1932 N° 9

Wrzesień



LOT POLSKI

ORGAN OFICJALNY L.O.P.P. i A.R.

Wydawnictwo Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej

LOT POLSKI

ORGAN OFICJ. L.O.P.P. I AEROKLUBU R. P.

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY LOTNICTWU ORAZ ZAGADNIENIOM OBRONY POWIETRZNEJ I CHEMICZNO-GAZOWEJ

WYDAWNICTWA ROK X.

Redaktor: ZENON WYRZYKOWSKI

PRENUMERATA W KRAJU: Rocznie 10.— zł., półrocznie 5.— zł., kwartalnie 2.50 zł. Numer pojedyńczy 1 zł.
ABONAMENT ZAGRANICĄ: „ 10.— fr. szw., „ 5.— fr. szw., „ 2.50 fr. szw. „ 1 fr. szw.

OGŁOSZENIA: zewnętrzna strona okładki 600 zł., wewnętrzne strony okładki: 1/1 — 500 zł., 1/2 — 270 zł.; przed tekstem 1/1 — 350 zł. 1/2 — 200 zł., 1/4 — 125 zł.; poza tekstem: 1/1 — 280 zł., 1/2 — 150 zł., 1/4 — 85 zł., 1/8 — 50 zł, 1/16 — 30 zł., wkładka kolorowa w tekście 500 zł; strona artykułu informacyjno-reklamowego 600 zł.

Adres Redakcji i Administracji: WARSZAWA, ŚWIĘTOKRZYSKA 12. Telefon: red. i adm. 311-48.
Konto czekowe P. K. O. Nr. 7860.
Redaktor przyjmuje codziennie od 13 — 14-ej.

REPREZENTACJE:

ZAGRANICĄ: Francja: p. E. de Gavardie, Paris XVI, Rue Nicolo 65 bis. — Niemcy: p. A. Schulhof, Berlin W. 15, Pfalzburgerstr. 83. — Włochy: Comp. Nazionale Aeronautica, Roma, Galleria di Piazza Colonna.

„Lot Polski" ukazywać się będzie około 20-go każdego miesiąca.
Redakcja rękopisów nie zwraca.

LOT POLSKI

ORGAN LIGI OBRONY POWIETRZNEJ I PRZECIWGAZOWEJ

ORAZ AEROKLUBU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

ROK X. — Nr. 9 (117) MIESIĘCZNIK WRZESIEŃ 1932

MIEJ SERCE I PATRZAJ W SERCE

Ś. p. Pani Prezydentowa Michalina Mościcka umiała patrzeć we wszystkie serca kobiece, dostrzegała ukryte bogactwo i siłę — gdy zespolić je w pracy dla wielkiej idei.

Praca obywatelska kobieca, przysposobienie kobiet do obrony kraju, to dwie placówki najbliższe ideologji ś.p. Pani Prezydentowej Mościckiej, placówki —w których wiele Jej sił twórczych pozostanie na zawsze.

Najintensywniejsza działalność ś. p. Pani Prezydentowej Mościckiej przypada na czas pobytu we Lwowie, zakłada Ona tam i staje na czele lokalnego Komitetu Społecznego, który prowadzi w ciągłym kontakcie z Komitetem Społecznym w Warszawie.

Głęboka troska o kraj, o postawę kobiecą w tym kraju, siły twórcze — nie opuszczały Jej do ostatniej chwili; dwa lata przed śmiercią powołuje i budzi kobiety do wniknięcia w nowy dział obrony — obrony przeciwgazowej. — Komitet Społeczny Zrzeszenia Stowarzyszeń Przysposobienia Kobiet do Obrony Kraju wzrasta w nową siłę.

Istniejące, jako luźna placówka, Koło Pań, rozwija swą działalność i po roku zespala się z organizacją Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej, zyskując oparcie prawne i tworząc Sekcję Kobiecą tej wielkiej organizacji.



Ś. p. Michalina Mościcka.

Do ostatniej chwili żywo interesowała się nieodżałowanej pamięci nasza Wysoka Protektorka sprawami Swego Koła, jego pracą organizacyjną i trudną technicznie wobec braku szkoły — pracą szkolenia i uświadamiania kobiet w niezbędnych już dzisiaj wiadomościach o technice wojny lotniczo-gazowej i odpowiedniem przygotowaniu warunków życia społeczeństwa do obrony.

Nietylko dawała rady i rozstrzygała sporne sprawy, ale często zasilała hojnym datkiem zbierane z trudem fundusze. W roku zeszłym walne zebranie sprawozdawcze odbyło się na Zamku, pomimo choroby i wielkiego już osłabienia Pani Prezydentowa Mościcka zaszczyciła je Swą obecnością.

Nie doczekała się ś. p. Pani Prezydentowa Mościcka zrealizowania Swego pragnienia — aby ujrzeć gmach Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej gotowy do pracy — do wejścia w życie.

Teraz, kiedy śmierć nam Ją zabrała, zwracamy się z apelem do wszystkich kobiet polskich, aby nie zabrakło żadnej z tych, co czują się Polkami, na liście ofiar dla dokończenia Cywilnej Szkoły Obrony Przeciwgazowej.

Zasiewu rzuconego umiejętną, kochającą ręką w nasze serca — nie rozwieje wiatr — oddamy go krajowi jako zdrowe ziarno.

B. WODZIŃSKA
Przewodnicząca Sekcji Organizacyjnej Komitetu Ścisłego Kół Pań L. O. P. P.

ODSZEDŁ JESZCZE JEDEN PIONIER...

Ś. p. Jasiński Stanisław, płk. dypl. pil., dowódca 3 Grupy Aeronautycznej w Krakowie, urodził się w Okrzesińcach, jako syn powstańca z roku 1863, dnia 5 kwietnia 1891 r., ukończył gimnazjum w Kołomyji, do roku 1914 studjuje górnictwo w Leoben i pracuje w drużynach strzeleckich. W chwili wybuchu



Ś. p. płk. STANISŁAW JASIŃSKI

wojny światowej służy w b. armji austrjackiej w 1 p. uł. i zostaje ranny w bitwie pod Lwowem. W roku 1915 przenosi się do lotnictwa i jako lotnik walczy na froncie włoskim, gdzie wsławia się jako dowódca eskadry.

Po upadku Austrji zgłasza się do wojska polskiego do lotnictwa w listopadzie 1918 r. jako jeden z najstarszych twórców jego i organizator na terenie Krakowa, skąd wyrusza na front ukraiński z organizowaną przez siebie 1 eskadrą lotniczą, gdzie zostaje mianowany dowódcą grupy lotniczej, następnie szefem lotnictwa przy Naczelnem Dowództwie Wojsk Polskich. Po ukończeniu wojny polsko-bolszewickiej kończy Wyższą Szkołę Wojenną, w roku 1918 obejmuje stanowisko zastępcy dowódcy 6 p. lotn., następnie w 1929 r. zostaje mianowany inspektorem wyszkolenia w Departamencie Aeronautyki i I-ym Zastępcą Szefa Departamentu Aeronautyki, w kwietniu 1919 r. obejmuje stanowisko dowódcy Grupy Aeronautycznej w Krakowie. Jako dowódca Grupy Aeronautycznej. wyrabia w młodem pokoleniu lotniczem hart i ducha lotniczego, stawiając wysoko wyszkolenie lotnicze, będąc sam przykładem nieustraszonego lotnika i sportowca.

Bierze wybitny udział w życiu lotniczem w Wojewódzkich Komitetach L. O. P. P. w Krakowskim, Kieleckim i Śląskim — jest duszą lotnictwa sportowego i przysposobienia lotniczego. Wygłasza liczne odczyty i prelekcje. Organizuje pierwszy raid lotniczek polskich dookoła granic państwa w roku ubiegłym, a w roku bieżącym przygotowuje pierwsze zawody przysposobienia lotniczego i raid lotniczek polskich poza granice państwa. . .

W tych przygotowaniach i wybitnej pracy wojskowej lotniczej, w której był jednym z pierwszorzędnych fachowców, przecięła pasmo życia wielkiego pioniera lotnictwa polskiego nieubłagana śmierć, pozostawiając w gronie lotniczym, w całym korpusie oficerskim, we wszystkich organizacjach L. O. P. P., lotniczych i szerokich kołach społeczeństwa szczery żal, a dla lotnictwa polskiego stanowi niepowetowaną stratę, dla którego śmieć ś. p. płk. Jasińskiego jest nowym wielkim ciosem.

Ś. p. płk. Jasiński osierocił żonę Annę z Wolgnerów, córkę obywatela ziemskiego, był Kawalerem orderu „Polonia Restituta“, odznaczony 4-krotnym Krzyżem Walecznych, Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem Niepodległości i innymi.

W Komitecie Wojewódzkim Krakowskim i Śląskim L. O. P. P. piastował godność członka Zarządu, wspierał ich działalność swą radą, pomocą fachową i wojskową, przyczyniając się wybitnie do propagandy lotnictwa i rozwoju L. O. P. P.

Cześć pamięci wielkiego pioniera lotnictwa polskiego!



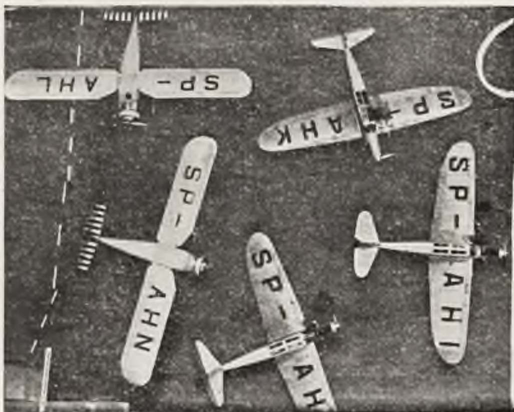
Z pogrzebu ś. p. Prezydentowej Michaliny Mościckiej

Obok podajemy zdjęcia z pogrzebu ś. p. Prezydentowej Michaliny Mościckiej., który to pogrzeb stał się wielką manifestacją stolicy i Polski całej ku czci niestrudzonej działaczki społecznej i małżonki Najdostojniejszego Włodarza Rzeczypospolitej, prof. Ignacego Mościckiego.

Zdjęcie u góry przedstawia delegację Komitetu Ścisłego Kół Pań L. O. P. P. z wieńcem; u dołu moment składania trumny do grobowca.



Zwyciężyliśmy!







A. WOJTYGA, szef ekipy polskiej.

Mówię w liczbie mnogiej, bo oprócz wspaniałego i niezaprzeczonego zwycięstwa por. pil. Franciszka Żwirki w Międzynarodowych Zawodach Lotniczych — zwyciężyła i polska ekipa, polscy piloci, polscy inżynierowie i mechanicy oraz polska myśl konstrukcyjna.

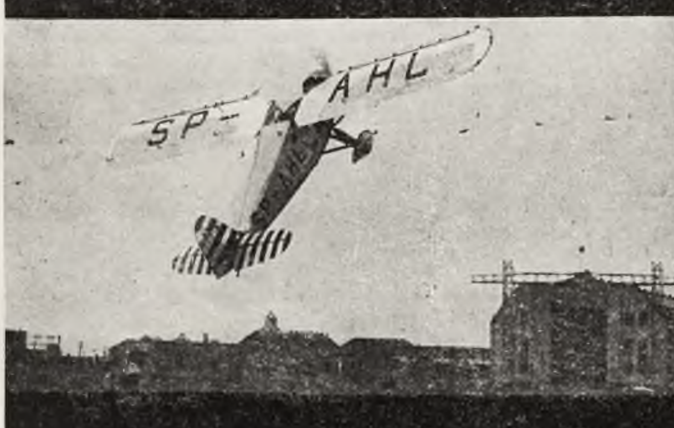
Na osiągnięcie zwycięstwa złożyły się wysiłki wielu ludzi, wielu mózgów ludzkich i pracy mięśni, tych, którzy od dawna już budują Polskę Skrzydlatą.

Możemy zatem z dumą powiedzieć, że zwycięstwo odniosło lotnictwo polskie. Z chwilą zaś, kiedy, po ogłoszeniu wyników zawodów lotniczych na lotnisku w Berlinie zabrzmiał nasz hymn narodowy, dla całego świata było wiadomem, że zwycięstwo odniosła Polska. Ta niedoceniana i szkalowana Polska pokazała całemu światu, że Jej synowie *godnie potrafią bronić sztandaru narodowego, w szlachetnej rywalizacji z innemi potęgami,* jak równi z równymi.

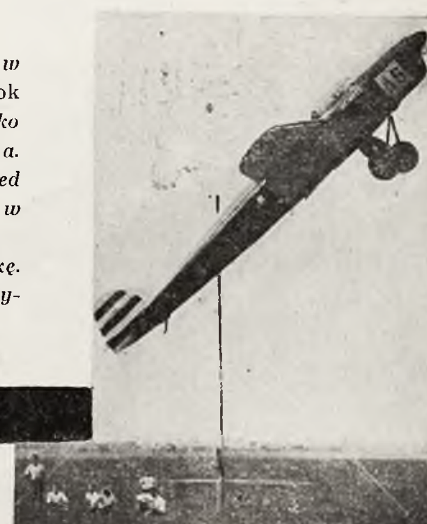
Gdy przygotowaliśmy się do tych zawodów na wielkiej arenie międzynarodowej, którą stanowiła cała Europa, liczyliśmy się poważnie z groźnymi konkurentami zagranicznymi. Pilotów swoich byliśmy pewni, natomiast zdawaliśmy sobie jasno sprawę, że naszym największym konkurentem będzie zasobny i doświadczony przemysł lotniczy innych bogatszych od nas państw. Odgłosy, jakie nas dochodziły, o przygotowaniach technicznych Niemców i Włochów, kazały nam przypuszczać, że samoloty przez nich specjalnie do zawodów szykowane, będą miały przewagę nad naszemi.

Przyznajemy się, że w pierwszej fazie naszych przygotowań nie myśleliśmy jeszcze o zdobyciu pierwszego miejsca, a raczej o zajęciu przyzwoitych miejsc i osiągnięciu sukcesu zespołowego. Pamiętajcie, mówił nam na jednej z odpraw płk. Filipowicz, wiceprezes Aeroklubu R. P. i dyr. Dep. Lotn. Cyw., — daleko więcej zależy nam na tem, by wszystkie samoloty w dobrym stanie ukończyły próby techniczne i raid około Europy, niż żeby przez zbytnią brawurę doprowadzić do zniszczenia samolotów.

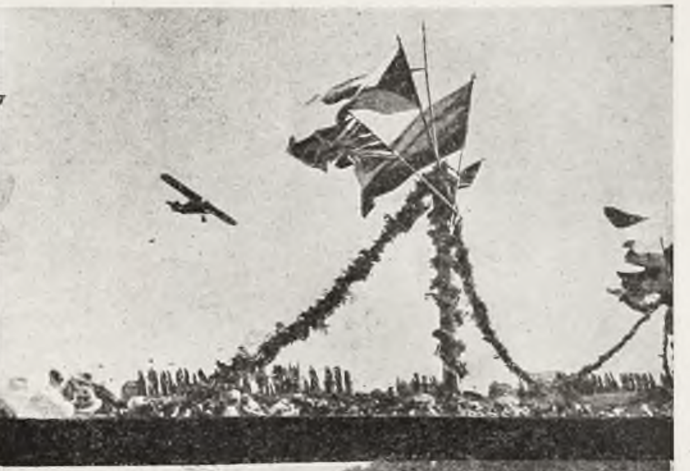




u góry: *Polska eskadra w hangarze w Staaken.* obok *R. W. D. 6.* niżej: *Żwirko przed odlotem do Berlina. Samoloty raidowe przed startem na lotnisku w Staaken. Karpiński bierze bramkę. Zawodnik niemiecki zrywa linkę.*















Wylatując z Warszawy do Berlina, zawodnicy nasi mieli głębokie postanowienie dać ze siebie wszystko, tak jednak, by nie narazić sprzętu na zniszczenie.

Na lotnisku berlińskiem (Staaken), gdzie zakwaterowała nasza ekipa razem z innemi w olbrzymiej hali zepelinowskiej, po efektownym przelocie grupowym z Polski, oglądnęliśmy sobie uważnie samoloty i sprzęt naszych konkurentów. Ekipa włoska imponowała jednolitością sprzętu, przygotowaniami technicznemi i „tęgiemi" minami pilotów. Samoloty „Breda" przedstawiały się bardzo dobrze, najwięcej jednak zaciekawienia budził nieznany nam silnik „Colombo". W locie widać było nadmiar mocy tego silnika, w stosunku do lekkiej sportowej maszyny. Lapidarnie ujmował tą kwestję jeden z naszych wytrawnych mechaników „...jak silniki nie nawalą, to makaroniarze będą pierwsi..." nie liczyliśmy się jednak z tem, że właśnie płatowce zawiodły, pomimo swego tak solidnego wyglądu. Zgubiła ich pewna chytrość, tak samo jak i Niemców w stosunku do niektórych samolotów, gdzie nadmiar mocy silnika i szybkości nie wytrzymała lekka konstrukcja samolotu turystycznego.

Prasa niemiecka podkreślała od początku, iż Włosi są jedynymi godnymi konkurentami Niemców, typowanymi na pierwsze miejsce. Ekipa francuska przedstawiała pstrokatą różnolitość bez jakichkolwiek poważniejszych szans na zdobycie lepszych miejsc. Czesi prezentowali się nieźle, sami jednak przyznawali że nie są technicznie przygotowani do zawodów. Szwajcarja ze swymi dwoma samolotami nie budziła obaw konkurencyjnych. Ekipa niemiecka z 16-ma samolotami kwaterowała w oddzielnym hangarze, tem niemniej obserwowaliśmy ich gorliwie. Pomimo biadań prasy niemieckiej, z powodu wycofania samolotów „Messerschmiedt" i „Wespe" (rozsypały się w powietrzu), co zredukowało ekipę niemiecką o 50%, ekipa ich najliczniejsza ze wszystkich, obsadzona przez pierwszorzędnych pilotów, na samolotach „Heinkel" i „Klemm" budziła respekt przygotowaniem personalnem i technicznem.

Butni Niemcy nie widzieli w nas początkowo zbyt groźnych konkurentów, — ich obawa o stratę pierwszego miejsca skupiała



u góry: *P. Z. L. 19* obok: *Sztandary na lotnisku w Warszawie w dniu przelotu zawodników Lotu Okrężnego.* niżej: *„Klemm" „Heinkel" i „Breda". Zawodnik czeski. Niemiecki dwupłatowiec „Darmstadt". „Heinkel" szykuje się do odlotu.* obok: *pilot kpt. Giedgowd rozmawia z żoną w czasie przelotu przez Warszawę.*





Zwyciężyliśmy!..







się tylko na Włochach. Spotkało ich jednak niemiłe rozczarowanie, gdy w miarę narastania punktów dodatnich wysunęliśmy się odrazu na czoło tabeli. Pod wywieszoną w hangarze tabelą wyników prób technicznych, spotykało się coraz więcej zainteresowanych, którzy wybałuszali oczy z niedowierzaniem, na dodatnie i rosnące, jak na drożdżach, punkty zawodników polskich.

Zainteresowanie nami wzrosło niepomiernie. Zamknięte dla nas i milczące dotychczas wrota prasy niemieckiej otwarły się naoścież. Natrętnym fotografom nie można się było opędzić. Wielkości niemieckiego świata oficjalnego, łącznie ze starszyzną hitlerowską, coraz częściej nawiedzały nasze stoiska, oglądając szczegółowo samoloty i ich urządzenia. „Der kleine Cwirko" był oglądany i fotografowany ze wszystkich stron.

Przy próbach technicznych, a specjalnie przy niezmiernie denerwujących próbach krótkiego startu i lądowania, oraz lotu o minimalnej szybkości, mieliśmy coraz więcej obserwatorów i kontrolerów. Włosi niespuszczali nas z pod swych nieufnych, a Niemcy zazdrosnych spojrzeń.

Żwirko prowadził w tabeli na równi z Colombo, chlubą włoską i przypuszczalnym zwycięzcą zawodów, a dalej szedł przeplataniec włosko-polski, zmieniający się co dnia, z niezmiennym jednak „Cwirko an der Spitze". Zepchnięci na dalsze miejsca Niemcy starają się rozpaczliwie o poprawę swej sytuacji. Prasa zaś niemiecka zaczęła trąbić na alarm, że to nie są zawody samolotów turystycznych, ale niebezpieczne akrobacje na małej wysokości, jeśli chodzi o starty, — nazywając znowu konkursem wytrzymałości podwozi, a nie zawodami sportowemi, próby krótkiego lądowania.

Istotnie start na bramkę o wysokości 8 mtr., ze stu metrowej odległości był niezmiernie denerwującym, swym pionowym lotem, zwanym przez Niemców lotem rakietowym (Raketten-Flug) i możliwością zwalenia się maszyny.

Stoję przy bramce i z drżeniem patrzę uważnie na te starty rakietowe. Z odległości 115 mtr. startuje Żwirko, — gorąco niebywałe, powietrze rzadkie, — na znak startera rusza R. W. D. na pełnym gazie. Zda się, że maszyna nie nabrała jeszcze pełnego rozpędu, gdy tuż przed bramką wspaniałą świecą wystrzela do góry, by lekko przejść ponad sznurkiem bramki oznaczonej różnokolorowemi papierkami. Ten moment przejścia nad sznurkiem bramki jest najwięcej denerwujący, maszyna traci szybkość, zdaje się, że lada moment, a zwali się na skrzydła, —

u góry: *Żwirko cieszy się synem w czasie przelotu przez Warszawę.* niżej: *Zawodnik niemiecki Hirth startuje z lotniska warszawskiego.*
Colombo, zawodnik włoski
Kalla, zawodnik czeski
u dołu: *Na lotnisku w Orly*



zwyciężyliśmy!.....



u góry: *Żwirko i Wigura po zwycięstwie.* niżej: *Żwirko (w środku) Poss i Morzik (na prawo) w czasie przemowy prezesa Aeroklubu Niemieckiego mgr. Koehlera.*

Radjostacja w Warszawie odbiera wiadomość o zwycięstwie; stoi inż. Rogalski współtwórca RWD 6.





uczucie ulgi, gdy widzę ją znowu łagodnie wyrównaną i mknącą dalej w normalnym locie.

Nie mniej przykre uczucia budzi lądowanie; przez bramkę z pewnej odległości przechodzi tuż nad sznurem znana mi maszyna. Z tej wysokości, a więc powyżej 8 mtr. przypada bezwładnie do ziemi, ratowana „szprycą gazową". Drugi start, drugie podejście, teraz przechodzi kunsztownie, tuż nad sznurem i wspaniale, jak spadochron, ląduje na krótkiej przestrzeni. W pierwszym locie obawa o maszynę kazała ratować ją dodaniem gazu, co w rezultacie dawało znów zbyt wielki wybieg. W drugim locie nerwy i odruchy trzymane na wodzy nie zezwalają na najmniejsze uchybienie, rezultatem czego 38 punktów zdobytych przez Żwirkę.

Przy próbie minimalnej szybkości ta sama denerwująca historja. Samolot ma przejść 800 metrów na minimalnej szybkości. W czasie prób wali się parę maszyn uszkadzając podwozia. Jakiś Włoch mdleje, robi się rwetes i lekki gwałt, cucą go, — ma odbyć jeszcze jedną próbę. Szef ekipy włoskiej dodaje mu odwagi. Przychodzi do startu Żwirko, zapuszczają maszynę i nasz czołowy zawodnik spokojny i uśmiechnięty startuje do tej próby. Podchodzi z dość daleka, mija linję na wysokości 50 metrów, ogon opuszczony w dół, „sloty" otwarte, maszyna idzie bardzo wolno na nieprawdopodobnie małych obrotach. Wszyscy wpatrzeni i oszołomieni, w jaki sposób ten człowiek trzyma się w powietrzu. Napięcie nerwowe wzrasta, obawiamy się, by nie stracił szybkości. wreszcie uczucie ulgi ogarnia nasze zbyt szybko bijące serca, minął linję krańcową, dodał gazu, okrążył lotnisko i pięknie usiadł przy chorągiewce startowej. Biegniemy do stoperzystów, jeden z naszych inżynierów przelicza na suwaku czas, — zdaje się nieprawdopodobne, — a jednak prawdziwe, — na minimalnej szybkości osiągnął Żwirko rekord, lecąc z szybkością 57 km. na godzinę. Największą ilość punktów zdobywało się za tę próbę przy minimalnej szybkości wynoszącej 63 km./godz., tymczasem ten niepoprawny rekordzista przelatuje z szybkością 57 km., t. j. o 6 km. lepiej, niepunktowanych na tabeli, ale natomiast punktowanych dosadnie na naszych nerwach i przyśpieszonych tętnach naszych serc.

Na ostatniej próbie minimalnego zużycia paliwa Żwirko traci dwa punkty w stosunku do swego konkurenta, tak, że do tego momentu Colombo prowadzi pierwszy, Żwirko na drugiem miejscu.

Wszystkie samoloty przechodzą lotem na główne lotnisko berlińskie (Tempelhof), skąd rozpoczną się starty do lotu wokoło Europy. Dzięki szybkości swych maszyn Niemcy obiecują sobie poprawić miejsca w tabeli, licząc jednakże najwięcej na próbę szybkości maksymalnej, która odbędzie się po zakończeniu lotu okrężnego.

Samoloty nasze doskonale przygotowane, silniki przejrzane dokładnie, zawodnicy jak najlepszych myśli, jesteśmy wszyscy spokojni o los naszych zawodników i maszyn. Przed startem w Tempelhofie żegnamy ich, by znów za 6 dni powitać na lotnisku w Staaken. Co pięć minut, na znak startera, startuje po 5 samolotów, według wylosowanej kolejności, kierując się odrazu na Warszawę. Wiedomości telegraficzne, radjowe i telefoniczne przynoszą nam wiadomości z poszczególnych etapów.

Włosi i Niemcy nie żałują swych maszyn i silników, gnając na łeb na szyję z maksymalną szybkością. Nasza ekipa idzie równo i spokojnie, niema powodu śpieszyć się i nadwyrężać niepotrzebnie silników. Każdy etap jest pokryty w swoim czasie zgodnie z regulaminem. Lot Żwirki i Wigury, odbywany z matematyczną dokładnością, z uwzględnieniem wszystkich korzystnych i niekorzystnych warunków atmosferycznych przy zastosowaniu koniecznej ekonomji silnika, wydaje swoje rezultaty. Im nie zależy, by być pierwszymi w Rzymie, czy Paryżu. Ich ideą przewodnią jest jedna myśl, by przejść każdy etap zgodnie z regulaminem, w jak najlepszym czasie, przyczem brakującą ilość K. M. ich silnika, w stosunku do konkurentów, ma zastąpić doskonała orjentacja, niezezwalająca na zboczenie z linji prostej ani na jotę, oraz sprzyjające wiatry, wybierane na rozmaitych wysokościach. Oprócz zapału i energji, zaciętości i woli zwycięstwa, maszyną tą kierowała niezawodna intuicja, rozum i prawidłowe obliczenia wszelkich możliwości.

Najtrudniejszym etapem dla Żwirki był lot przez Alpy w mgle i chmurach, ukończony jednak szczęśliwie. To samo mieli i inni nasi zawodnicy, pokonywując wszelkie trudności pomyślnie, co dowodzi o ich wysokiej wartości lotniczej. Włosi, tak pewni zwycięstwa, odpadli, wycofując się z zawodów. Ich samoloty nie wytrzymały morderczego tempa, nadanego przez Niemców. Z pośród naszych zawodników wycofał się przy końcu drugiego wielkiego etapu kpt. pil. Orliński, czując się niezdrowym. Jego niedyspozycja w niczem nie umniejsza zalet naszego sprzętu, albowiem tak płatowiec, jak i silnik pracowały bez zarzutu. Kpt. Orliński na tej samej maszynie wrócił następnie lotem z Paryża do Warszawy.

Na lotnisku w Berlinie oczekiwano przylotu naszych zawodników. Wiceprezes Aeroklubu R. P. płk. Filipowicz, mjr. Kwieciński, przedstawiciele Państwa Polskiego, prasa polska i członkowie ekipy, oczekiwali przylotu naszych zawodników z Hamburga. Najwięcej zainteresowania wzbudzał oczywiście Żwirko, albowiem według pobieżnych obliczeń ciągle znajdował się na pierwszem miejscu. W doskonałych czasach i wspaniałej formie przybyli wszyscy nasi zawodnicy. Radości i powitaniom nie było końca. Wszyscy żyli w oczekiwaniu na ostateczną rozgrywkę, jaką miał być wyścig na przestrzeni 300 km. Cała eki-

pa brała udział w gorączkowych przygotowaniach do tej maksymalnej szybkości. Według ogłoszonej tabeli Żwirko wyprzedzał najgroźniejszych konkurentów niemieckich o kilka punktów, które ci mogli nadrobić w wyścigu, dzięki silniejszym silnikom. Podniecenie, obejmujące dotychczas tylko zawodników i najbliżej nich stojące sfery lotnicze, udzieliło się teraz całej prasie niemieckiej.

W dniu 28 sierpnia na lotnisku w Tempelhof zebrały się wielotysięczne rzesze widzów niemieckich. Na każdym kroku megafony, operatorzy filmowi, fotografowie, las sztandarów wszystkich państw biorących w zawodach, a obok podjum, przedstawiciele oficjalni władz niemieckich z liczną generalicją na czele. Speaker, stojący na podjum przed megafonem podaje w krótkich odstępach czasu wiadomości z punktów kontrolnych tego 300 km. wyścigu. Obliczenia, przeprowadzane pobieżnie, wskazują, że o ile pierwszy do mety przyjdzie Żwirko, wówczas jego zwycięstwo, a tem samem zajęcie pierwszego miejsca jest pewne. Różnica czasu przy starcie, pomiędzy nim, a najbliższym groźnym konkurentem wynosi tylko 5 minut. Trzech głównych konkurentów Żwirki, t. j. Poss, Morzik, Hirth, mają na swych samolotach silniejsze silniki, dające im możliwość osiągnięcia szybkości 240 km./godz. Ten fakt trzyma pod znakiem zapytania ostateczny wynik zawodów. Zwycięzca nie jest jeszcze znany. Sylwetka samolotu, który ukaże się, jako pierwszy nad lotniskiem i minie linję celu na oczach zgromadzonej publiczności, będzie równocześnie zwycięzcą. Ponieważ wszystkie samoloty niemieckie są dolnopłatami, a nasze R. W. D. górnopłatami, więc jasne, że gdy ukaże się górnopłat, to zwycięży Polska, w przeciwnym razie zwycięstwo odniosą Niemcy. Wiadomości z końcowego etapu donoszą, że Żwirki nikt jeszcze nie minął, jednak trzej jego konkurenci dopcą mu już niejako po piętach.

Napięcie nerwowe niebywale wzrasta. Olbrzymi tłum widzów z zapartym tchem wpatruje się w horyzont, skąd ma nadlecieć zwycięska maszyna. Oczy błyszczące, nieopanowane ruchy i bełkotliwe słowa tłumu robią niesamowite wrażenie.

Powietrze jak gdyby naładowane elektrycznością uczuć skierowanych w jeden cel, które się wyładuje w burzy oklasków, lub też w pomrukach niezadowolenia. Garstka Polaków skupionych w oczekiwaniu, poddaje się również niebywałemu nastrojowi nerwowemu. Dzielą nas już tylko minuty od ostatecznego rezultatu. Wreszcie z ust speaker'a dochodzi nas głos, że pierwsza maszyna ukazuje się na horyzoncie; speaker widzi ją lepiej od nas, bo jest na podwyższeniu. Wreszcie i my ją widzimy, na szczęście — *górnopłat, a więc nasze zwycięstwo*. Tłum zamarł w bezruchu, gdy Żwirko w pięknym wirażu dochodzi do finiszu, przelatuje przed trybunami, mijając końcową linję celu na maksymalnej szybkości. Poza nielicznemi oklaskami Polaków i naszych sympatyków, tłum milczy.

Po minucie zjawia się dopiero pierwszy zawodnik niemiecki Morzik, witany oklaskami niezadowolonej publiczności. W międzyczasie Żwirko ląduje i doprowadza maszynę na wyznaczone miejsce, bierzemy go w ramiona, gratulując w serdecznych uściskach tego wspaniałego zwycięstwa. Tłumy fotografów, operatorów filmowych i dziennikarzy opada naszych zwycięzców, przez który z trudem przeciskają się oficjalni przedstawiciele Aeroklubu Niemieckiego i sfer rządowych, by pogratulować zwycięzcy. W międzyczasie w doskonałej formie przychodzi na R. W. D. pil. Karpiński, kpt. pil. Bajan i kpt. Giedgowd na P. Z. L.

Po krótkiej przerwie Aeroklub Niemiecki ogłasza oficjalnie wynik zawodów przez usta swego prezesa. Z megafonów *płynie nazwisko Żwirki, a za nim nasz hymn narodowy odegrany przez orkiestrę*. Głowy odkrywają się, ręce wojskowych sięgają do czapek, — *chwila uroczysta i podniosła*, jesteśmy wzruszeni i oszołomieni. Później dopiero, po ochłonięciu z pierwszego wrażenia, zdaliśmy sobie sprawę z sukcesu, odniesionego przez naszych zawodników.

Z dalszych wyników zawodów dowiadujemy się, że pilot Karpiński zdobył 9 miejsce, kpt. pil. Bajan 10-te, a kpt. pil. Giedgowd 18-te miejsce na czterdziestu kilku zawodników, którzy przystąpili do zawodów.

Oprócz pierwszego miejsca zdobytego przez por. pil. F. Żwirkę i inż. Wigurę, *ekipa nasza zdobyła pierwszą nagrodę zespołową za największą ilość zdobytych w sumie punktów przez jeden zespół*. Inne zespoły zajęły dalsze miejsca. Dowodzi to wysokiej wartości pilotów i samolotów ekipy polskiej w stosunku do ekip innych państw.

Zwycięstwo odniesione przez Polskę nakłada na nas obowiązek urządzenia tego rodzaju zawodów za 2 lata w Warszawie. Nie ulega wątpliwości, że inne narody, a specjalnie Niemcy, dołożą wszelkich starań, aby nam wydrzeć z takim trudem zdobyte zwycięstwo. O pilotów i samoloty polskie jesteśmy spokojni, natomiast obawą przejmuje nas sprawa odpowiednich finansów, koniecznych na urządzenie zawodów, wyekwipowanie ekipy polskiej.

L. O. P. P., która w zrozumieniu ważności lotnictwa sportowego i turystycznego nie szczędziła wydatków na rozwój tego lotnictwa i wyekwipowanie ekipy polskiej na tegoroczne zawody, zapewne i w przyszłości udzieli nam pełnego finansowego poparcia. L. O. P. P. jednak nie jest Salomonem, a więc „z pustego nie naleje", — dlatego całe społeczeństwo patrjotycznie myślące i dumne ze zwycięstwa, *nie powinno skąpić grosza na cele związane z przyszłemi międzynarodowemi zawodami lotniczemi*.

Musimy pokazać całemu światu, że jesteśmy wielkim narodem, godnym sięgania po laury zwycięstwa, w szlachetnej rywalizacji z innymi potęgami świata.

W dniu 8 b. m. ś. p. Żwirko i Wigura odlecieli do Wilna. Ludność rodzinnego miasta Żwirki zgotowała zwycięskim lotnikom entuzjastyczne przyjęcie. Na lotnisku w Porubanku witało nadlatujący samolot 20.000 osób. Był to pierwszy lot z serji projektowanych lotów zwycięskiego samolotu po wszystkich większych ośrodkach Polski. Wszak trzeba było całej Polsce pokazać tych, którzy swoim zwycięstwem rozsławili Jej imię po szerokim świecie. W następnym numerze „Lotu Polskiego" umieścimy osobiste wspomnienie ś. p. por. Żwirki z Jego krótkiego pobytu w Wilnie.



Przygotowania przed odlotem na lotnisku warszawskiem.

Kolebka zwycięskiej „R.W. D. 6"

Na skraju lotniska na Okęciu tuż przy bocznicy kolejowej wznosi się niewielki stosunkowo, szary budynek, obok którego wyrasta również nie duży hangar.

Tu, w tym budynku, powstała przed kilku miesiącami rekordowa R. W. D. 6, która na ostanim konkursie międzynarodowym, zajęła pierwsze miejsce, bijąc na głowę renomowane samoloty niemieckie, włoskie i francuskie. Wewnątrz tego szarego niepozornego budynku polska myśl twórcza przyoblekła się w realne kształty, stąd z radosnem warkotem śmigła wyleciał w przestworza samolot ś. p. por. Żwirki i ś. p. inż. Wigury, aby po kilku tygodniach morderczych prób technicznych w Berlinie i wielkim rajdzie dokoła całej niemal Europy, wrócić do Warszawy jako zwycięzca.

Ciężkie trudy znieść musiała znana spółka konstruktorska, inżynierowie Rogalski, Drzewiecki i ś. p. Wigura, wiele trudności pokonać, zanim danem im było rozpocząć pracę w tym czystym, widnym i obszernym warsztacie.

Dawniej wytwórnia samolotów mieściła się w niewielkiej suterenie w nowym

gmachu kreślarni Politechniki Warszawskiej.

Tam od roku 1927 wykonywane były samoloty sportowe J. D. 2, konstrukcji inż. Jerzego Drzewieckiego i rekordowe „R. W. D.“. Z tych podziemi Politechniki, wyszły jeszcze samoloty, które brały udział w poprzednim „Challange“u 1930“ — trzy R. W. D. 4 i trzy R. W. D. 2.

Warunki pracy w tych prowizorycznych warsztatach były okropne. Ani obrabiarek, ani miejsca do montowania samolotów. Gotowe części trzeba było wynosić na lotnisko i tam dopiero w jednym z hangarów montować ze sobą.

A jednak mimo tych trudności, mimo tych okrpnych warunków pracy młodzi konstruktorzy dawali sobie jakoś radę.

Pierwszym ich wspólnym samolotem była mała „R. W. D.“, bardzo oryginalna w pomyśle, dwumiejscowa. Samolot ten zdobył na II Krajowym Konkursie samolotów turystycznych, urządzanym przez Zarząd Główny L. O. P. P. — nagrodę Ministra Komunikacji za oryginalną budowę.

Potem powstała R. W. D. 2.

Samolot ten zaopatrzony w 40-konny silnik Salmson odbył doskonale pierwszy swój rajd na trasie Warszawa—Dęblin—Kraków — Katowice — Poznań — Dęblin — Warszawa.

Po tym chlubnym egzaminie samolot pilotowany przez ś. p. por. Żwirkę z pasażerem inż. Wigurą, wyruszył w roku 1929 w podróż powietrzną do Barcelony a na jesieni tegoż roku, wziął udział w locie południowo-zachodniej Polski, organizowanym przez Aeroklub Krakowski.

W konkursie tym R. W. D. 2 odniosła całkowity triumf, zdobywając pierwszą nagrodę i bijąc z łatwością renomowane samoloty zagraniczne, m. in. słynne angielskie „Moth‘y“. Dzięki swym specjalnym właściwościom aerodynamicznym R. W. D. 2, okazała się szybszą o 10 klm. na godzinę od „Moth‘ów“, mimo że posiadała dwa i pół raza słabszy silnik.



Twórcy R. W. D. 6: inżynierowie J. Drzewiecki, W. Rogalski i ś. p. St. Wigura za niemi stoi „dusza“ Zakładów na Okęciu inż. J. Wędrychowski

W parę tygodni później ś. p. por. Żwirko, zdobył na tym samolocie rekord międzynarodowy wzlotu na wysokość.

Te walory samolotów R. W. D. skłoniły polskie władze lotnicze do zaopatrywania w „R. W. D.“ oficjalną drużynę lotniczą, która pod barwami Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, wzięła udział w „Challenge‘u 1930“. Niestety wskutek zbyt późnego ogłoszenia regulaminu nie można było przystosować samolotów do wymogów konkursu. Nie moglibyśmy absolutnie liczyć wówczas na zwycięstwo. Szło nam głównie tylko o zaznaczenie swej obecności na konkursie, o danie świadectwa, że i u nas coś się robi w dziedzinie podboju powietrza.

Jednakże na sześć samolotów R. W. D, które stanęły do konkursu, połowa została sklasyfikowana.

Te niezmordowane wysiłki młodych konstruktorów nad rozbudową naszego lotnictwa sportowego, społeczeństwo umiało ocenić.

Komitet Stołeczny L. O. P. P. wzniósł im kosztem przeszło 300.000 zł. zebranych z 50-groszowych składek członków Ligi — warsztat na Okęciu, składający się z parterowej hali montażowej, oraz z piętrowego budynku, mieszczącego stolarnię, kreślarnię, magazynu, pomieszczenie dozorcy, szatnię i umywalnię dla robotników. Obok warsztatu wzniesiono hangar, mogący pomieścić około 8 płatowców.

Tu dopiero młodzi konstruktorzy odetchnęli pełną piersią. W odpowiednich warunkach mogli dopiero szerzej rozwinąć skrzydła do lotu.

Tu, w ciszy białej obszernej kreślarni, rodzą się plany rekordowej R. W. D. 7, która ustaliła nowy rekord międzynarodowy szybkości dla samolotów sportowych II kategorji i niezatwierdzony wskutek drobnej nieformalności rekord wysokości. Pierwszy z tych rekordów zdobył inż. Jerzy Drzewiecki, drugi — ś. p. por. Franciszek Żwirko.

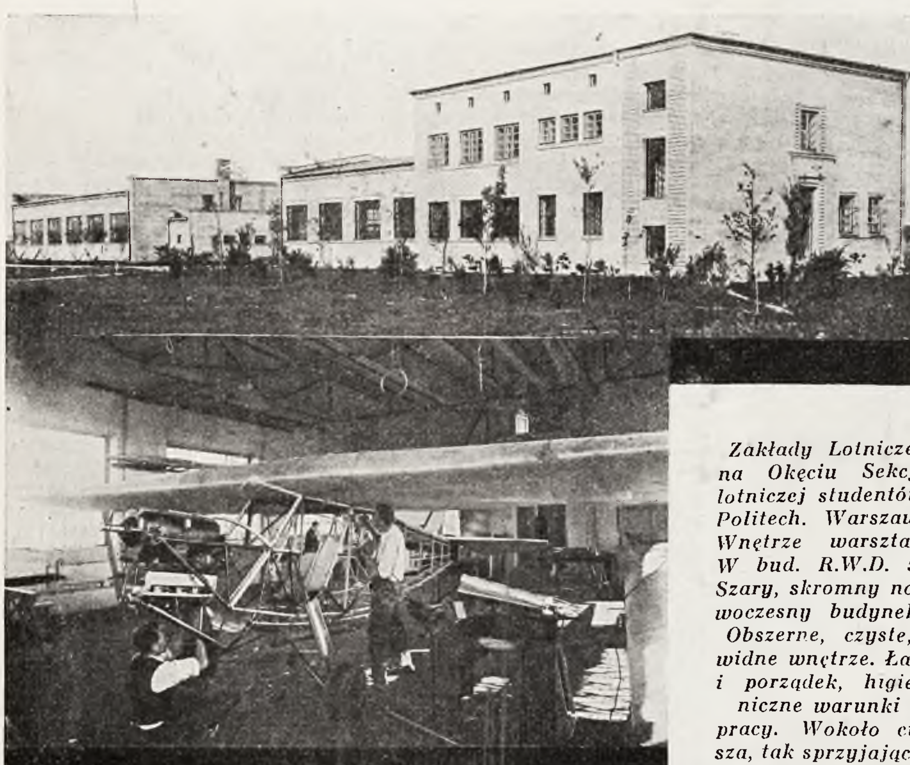
Tu, w tym budynku, powstają rysunki konstrukcyjne nowej R.W.D. 5, która była pierwowzorem dla zwycięskiej R.W.D. 6.

L. O. P. P. nie ograniczyła się tylko do dania młodej spółce konstruktorskiej warsztatu pracy. Komitet Stołeczny przez udzielenie subsydjum w wysokości 15.300 zł. umożliwił zbudowanie samolotu R. W. D. 5.

Samolot ten oblatany został w czerwcu 1931 roku i wkrótce potem wziął udział w III locie południowo-zachodniej Polski i w IV Konkursie Krajowym, osiągając w obu tych zawodach najlepsze wyniki i zajmując pierwsze miejsce.

Poza tem z szarych warsztatów wyszło kilka szybowców.

Mały, niepozorny domek na skraju lotniska na Okęciu, zbudowany z 50-groszowych cegiełek członków Ligi, zasłużył się dobrze sprawie rozwoju polskich skrzydeł. Gdyby nie on, kto wie, czy młodym zdolnym konstruktorom, starczyłoby sił na pokonanie tych wszystkich trudności, które piętrzyły się na ich drodze, czy mieliby gdzie rozwinąć swe zwycięskie skrzydła do szerszego lotu.



Zakłady Lotnicze na Okęciu Sekcji lotniczej studentów Politech. Warszaw. Wnętrze warsztat. W bud. R.W.D. 5. Szary, skromny nowoczesny budynek Obszerne, czyste, widne wnętrze. Ład i porządek, higieniczne warunki pracy. Wokoło cisza, tak sprzyjająca twórczej pracy.

Powitanie Żwirki



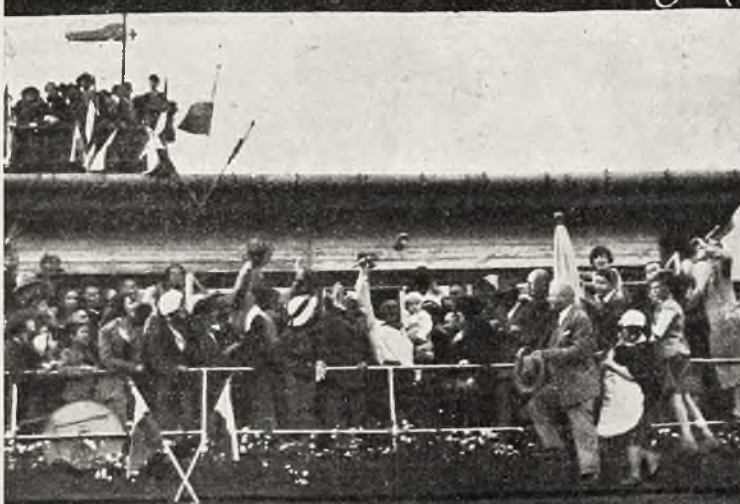
...czekają



nadlatują



upominki



Żwirko przemawia



Żona i syn zwycięzcy



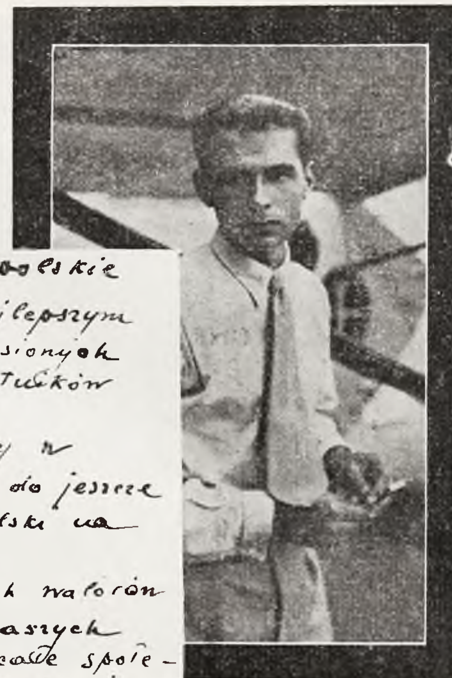
...niosą go na rękach

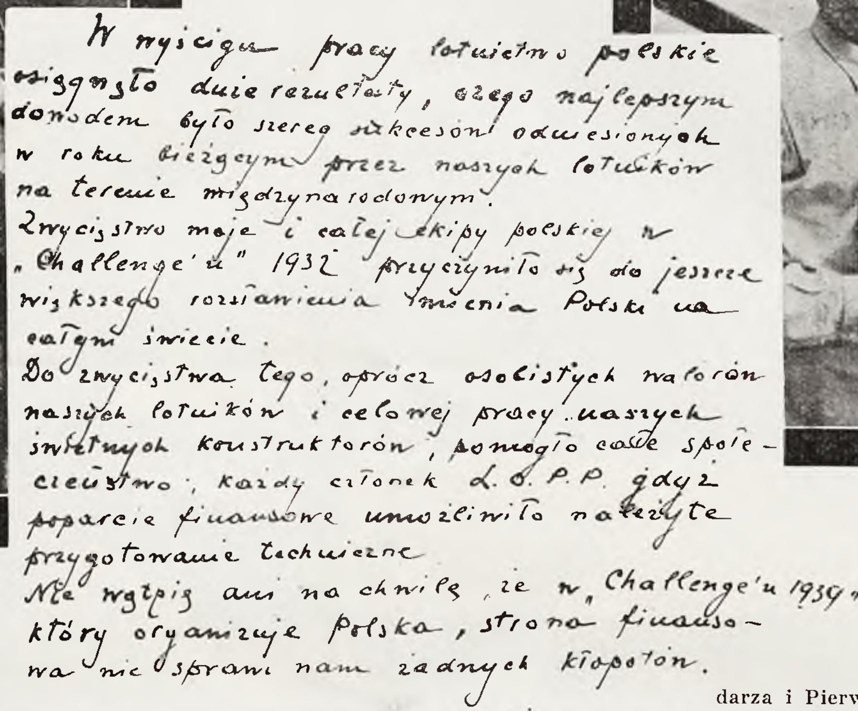


nasza ekipa

I TAK NAGLE ODESZLI...







W wyścigu pracy lotnictwo polskie osiągnęło duże rezultaty, czego najlepszym dowodem było szereg sukcesów odniesionych w roku bieżącym przez naszych lotników na terenie międzynarodowym.

Zwycięstwo moje i całej ekipy polskiej w „Challenge'u" 1932 przyczyniło się do jeszcze większego rozsławienia imienia Polski na całym świecie.

Do zwycięstwa tego, oprócz osobistych walorów naszych lotników i celowej pracy naszych świetnych konstruktorów, pomogło całe społeczeństwo, każdy członek L.O.P.P. gdyż poparcie finansowe umożliwiło należyte przygotowanie techniczne.

Nie wątpię ani na chwilę, że w „Challenge'u 1934" który organizuje Polska, strona finansowa nie sprawi nam żadnych kłopotów.

Fr. Żwirko

Z napięciem niebywałem, z namaszczeniem niezwykłem z piersią napełnioną radością niecodzienną i dumą wielką oczekiwała Warszawa, a z nią cała Polska, momentu, w którym skrzydlaci zwycięzcy tegorocznego „Challenge'u" sfruną na lotnisko warszawskie. Nieprzeliczone tłumy publiczności, każdy obywatel był świadom wielkiego wyczynu naszych lotników na Międzynarodowych Zawodach. Już każdy wiedział dokładnie, ile i jakie przeszkody przezwyciężyli czołowi, bohaterscy nasi lotnicy, aby osiągnąć, jedno z najpiękniejszych zwycięstw polskiej ekipy na światowym terenie.

Przybyli uśmiechnięci i szczęśliwi. Wpadli w ręce rozentuzjazmowanej publiczności. Zadrżało całe lotnisko mokotowskie od wiwatów, tłum porwał zwycięzców na barki i niósłby Ich niewiedzieć dokąd... Tych, którzy przez swoje wielkie zwycięstwo, każdego z nas napełnili wielkością— wielkością imienia Polski. Przywieźli z sobą zwycięstwa czar, zaczarowali swoim czynem całą Polskę.

Zdobyli pierwszą międzynarodową nagrodę — zdobyli coś więcej: nasze mózgi, nasze serca, nasze uwielbienie!

I zaledwie dwa tygodnie upłynęło od chwili, gdy stolica, a z nią cała Polska z dumą i radością witała por. Żwirkę i inż. Wigurę, zdobywców najzaszczytniejszej nagrody lotniczej, gdy nagle uderzył grom. Grom straszny, nieoczekiwany, niepojęty!...

W tragiczną niedzielę, dnia 11 września, przyszła hiobowa wieść. Wieść, która ścięła krew w żyłach. Żwirko i Wigura na R. W. D. 6 zabici — zginęli w katastrofie lotniczej pod Cierlickiem.

Gdy wieść ta obiegła z ust do ust Warszawę, nikt nie wierzył — taka była nieprawdopodobna, taka bezlitosna. Dodatki nadzwyczajne, które ukazały się w parę godzin po katastrofie, zmusiły, niestety, do uwierzenia w tę niepomiernie bolesną wiadomość.

I radosne, odświętne oblicze Warszawy zmieniło się w mgnieniu oka. Wszystkim nam w całej stolicy i w całej Polsce umarł ktoś najbliższy, ktoś najbardziej kochany. Nasza duma i nadzieja ugięła się boleśnie od uderzenia straszliwego ciosu — ciosu zadanego znienacka prze ślepy los.

Trudno było wydobyć głosu. Żal chwycił za gardło.

Jasnem stało się jedno, że tragedja uskrzydlonych naszych bohaterów, tragedja Ich najbliższych rodzin stała się jednocześnie tragedją nas wszystkich, tragedją Narodu!

Śmierć Żwirki i Wigury naczyniła wielką szczerbę, olbrzymi wyłom w świetnym dorobku Nowej Polski — Polski skrzydlatej i międzynarodowego lotnictwa. Zginął jeden z najwspanialszych, najdzielniejszych lotników i jeden z najznakomitszych i doświadczonych konstruktorów. Rany bolesne, rany, które tak trudno będzie zagoić w najbliższej przyszłości.

Na królewski zasłużyli sobie pogrzeb — i królewski mieli. Ale bodaj go nie było!

I cała Polska wyległa na ulice oddać ostatni hołd skrzydlatym zwycięzcom. Nie brakło nikogo. Od Najdostojniejszego Włodarza i Pierwszego Marszałka Polski, którzy wysłali swych reprezentantów poprzez przedstawicieli Rządu, Sejmu i Senatu, wojska, urzędów, władz, wszystkich organizacyj społecznych i lotniczych, aż do szarego tłumu, wszyscy w skupieniu i wielkiej żałobie towarzyszyli śmiertelnym szczątkom aż do grobu. Setki wieńców i żywego kwiecia ścieliło im ostatnią doczesną drogę.

Żegnano tych, którzy na zwycięskich skrzydłach ponieśli imię Polski ku szczytom światowej sławy. Żegnano z niewysłowionym smutkiem, wśród komiennej ciszy, bohaterów przestworzy, którym nieubłagany los podciął skrzydła w pełni triumfalnego blasku.

Pamięć Ich świetnych czynów zostanie z nami nazawsze. Czyn nie ginie. Czyn który Oni uosabiali nie zginie nigdy! Spadkobiercy Ich wielkiego Czynu muszą ująć w mocną dłoń ster Jutra Skrzydlatej Polski i na Ich wielkiem przykładzie zwycięstwa woli, hartu i pracy budować dalej Wielkie Dzieło!

Ich promienne dusze będą odtąd patronować wszystkim, którzy pragnieniem i czynem będą nieśli serca Polski na szczyty chwały!

(Z.W.)

Przemówienie ppłk. inż. Czesława Filipowicza

vice-prezesa Aeroklubu R. P. w dniu 15 b. m. w „Polskiem Radjo".

Por Żwirko i inż. Wigura odnieśli świetne zwycięstwo w Berlinie. Łzy radości i szczęścia w wielu, wielu oczach.

Por. Żwirko i inż. Wigura zginęli w katastrofie lotniczej. Łzawią się oczy w bólu i przygnębieniu.

Czyż nie można było uniknąć tego nieszczęścia?

Czyż nie należało otoczyć specjalną opieką naszych bohaterów? Oto pytania, które nurtują wielu z nas! Ba, nawet pojawiły się artykuły, domagające się tego,

by w naszem młodem lotnictwie nie szafowano lekkomyślnie życiem najlepszych i najzdolniejszych.

Por. Żwirko i inż. Wigura nie byli z tych, którzy dyskontują zdobyte laury w spokoju i ciszy.

Treścią ich życia była walka.

Kroczyli oni drogą pełną zasadzek i tajemniczych niespodzianek. Szli śladami wielkich lotników, jak Bleriot, który jeden z pierwszych w świecie wzbił się w powietrze, a wkrótce po przebytym wypadku jeszcze na kulach dowlókł się do samolotu, na którym przebył kanał La Manche. Jak Wilbour Wright, który po śmierci brata Orwill'a nadal prowadził prace wspólnie rozpoczęte, jak Alcock, który pierwszy przeleciał Atlantyk i zginął w dwa tygodnie później na samolocie myśliwskim. Jak Lindbergh, który w parę dni po przebyciu lotem z New-Jorku do Paryża, dał świetny popis lotów akrobacyjnych na francuskiej maszynie myśliwskiej.

Któż miał prawo domagać się od nich by zaprzestali lub tylko przerwali walkę o zdobycie przestworzy?

Por. Żwirko i inż. Wigura swem świetnem zwycięstwem na oczach całego świata i swą bohaterską śmiercią w zmaganiu się z rozpętanym żywiołem powietrznym weszli w poczet zdobywców szlaków podniebnych.

Idzikowski, Szałas, Wigura, Żwirko, oto imiona zapisane krwawemi literami w historji narodów, walczących o zdobycie przestworzy dla dobra ludzkości.

Dzięki tym nazwiskom nikt nie będzie miał czoła kwestjonować naszego prawa do użytkowania światowych szlaków powietrznych, jak dziś odmawiają nam prawa do światowych dróg morskich. Żwirko i Wigura zdobyli dla Polski pozycję w świecie lotniczym.

A teraz naszem zadaniem jest utrzymać się na tej pozycji i nie wolno jej oddać, jeżeli chcemy być godni pamięci tych bohaterów.

Polskie społeczeństwo musi pamiętać, że jest i żyje syn Żwirki.

Polsce nie wolno zapomnieć, że w roku 1934 mamy jeszcze raz podjąć walkę o nagrodę zdobytą przez por. Żwirkę i inż. Wigurę.

Nie będziemy godni ich pamięci, jeżeli nie potrafimy walczyć o zatrzymanie tej nagrody, tak jak Oni walczyli o jej zdobycie.









Od góry: Ordery i odznaczenia Żwirki i Wigury
Niżej: Trumny bohaterów
Na lewo: Prezes dr. Z. Martynowicz przemawia nad grobem
Od dołu: Wieńce Zarządu Głównego L. O. P. P. i grupa L. O. P. P. w pochodzie

2 LOT prof. PICCARD'a do STRATOSFERY



Gdy w maju roku ubiegłego rozentuzjazmowane tłumy powtarzały sobie nazwisko prof. Piccarda — jedynym człowiekiem, który się nie entuzjazmował, był... sam prof. Piccard.

Powód? Skutkiem defektu w wentylu balonu, profesor przewidywał złe lądowanie i wobec tego zmuszony był do zapakowania licznych przyrządów pomiarowych, by je uchronić od zniszczenia przy wstrząsach lądowania, skutkiem czego cały szereg nader ważnych pomiarów i obliczeń nie został wcale poczyniony. To było właśnie powodem złego humoru prof. Piccarda i tu należy szukać właściwego źródła, dlaczego prof. Piccard już w parę miesięcy potem powziął decyzję powtórzenia swego lotu.

Szwajcarski „Fonds National des Recherches Scientifiques" (Narodowy Fundusz Badań Naukowych) postanowił po raz drugi sfinansować wyprawę uczonego, tak, iż z wiosną roku bieżącego rozpoczęły się przygotowania techniczne. Przedewszystkiem z wielkim trudem i nadzwyczajnemi ostrożnościami przyholowano pozostawioną w górach przez prof. Piccarda gondolę. Po sprowadzeniu jej okazało się, iż jest ona w stanie zupełnie dobrym. Wobec tego w fabryce balonów pod Zurychem zamówiono powłokę balonową, która po pewnym czasie była dostarczona do Zurychu. Z pośród instrumentów pomiarowych postanowiono wziąć wszystkie zeszłoroczne i część nowych, sprowadzonych z Brukseli. Co do załogi, to tym razem mieli ją składać: prof. Piccard i jeden z jego asystentów, inżynier belgijski, Cosyn. Co do terminu wzlotu — ustalono go na początek sierpnia, lecz z powodu złych warunków atmosferycznych musiano start odkładać z dnia na dzień. Wreszcie nad ranem 17 sierpnia po dokładnem zbadaniu warunków atmosferycznych i dłuższej naradzie z meteorologami, zapadła ostateczna decyzja odlotu. Jak wykazały ostatnie pomiary meteorologiczne, decyzja była wybrana bardzo szczęśliwie, gdyż na wysokości 10.000 metrów wiatr zmniejszył swą szybkość z 80 km. na godzinę do 50 km. na godzinę. Kierunek wiatru był wschodni.

W nocy z 17 na 18 sierpnia rozpoczęto napełniać wodorem powłokę balonu, która rozpostarta była na trawie. Około godz. 4 nad ranem balon był wypełniony gazem. Olbrzymia kula unosiła się tuż nad lotniskiem, podtrzymywana za sznury przez żołnierzy. Następnie przymocowano gondolę do balonu i o godz. 4 min. 30 ostatnie przygotowania do lotu były ukończone.

Temperatura była stosunkowo chłodna, łąki pokryte gęstą rosą. Aby uniknąć przesiąknięcia balonu wilgocią musiano ją nakryć płachtami brezentowemi. Uczyniono to z tego względu, że gdyby powłoka balonu została nagle osuszona przez słońce już podczas lotu, balon porwany zostałby w górę z wielką szybkością. Profesor Piccard, nauczony doświadczeniem pierwszego lotu, chciał tym razem wznosić się powoli, by móc dokonywać obserwacyj naukowych w rozmaitych wysokościach.

Tymczasem na olbrzymiej równinie zurychskiej zebrały się olbrzymie tłumy publiczności, liczące około 50.000 ludzi. Władze kolejowe uruchomiły specjalne pociągi, a setki ludzi przybyło samochodami, motocyklami i rowerami. Przy boku profesora stała jego żona i czworo dzieci: trzy córeczki i jeden synek. Profesor Piccard wymieniał ostatnie pozdrowienia z przedstawicielami lotnictwa szwajcarskiego, poczem polecił ściągnąć płachty brezentowe z balonu. Oczom obecnych ukazała się olbrzymia, wspaniała kula balonu, na której złotemi literami widniały inicjały Szwajcarskiego Funduszu Naukowego: „F. N. R. S.".

Zbliżają się ostatnie chwile. Godzina 4 min. 52. Inżynier Cosyn siedzi już w gondoli. Po chwili wchodzi tam profesor Piccard. Wśród olbrzymiej masy 50.000 ludzi — cisza. Przez okienko gondoli wychyla się nagle głowa prof. Piccard'a:

— Serdeczne podziękowania dla tych wszystkich, którzy mi pomagali. Do widzenia Anno-Marjo! Do widzenia dzieci!

Głosy niewiadomo ilu tysięcy ludzi odpowiedziały: „Do widzenia!"

O godzinie 5 min. 5 prof. Piccard wydał rozkaz: „Powoli odwiązywać liny". O godzinie 5 min. 7 olbrzymi balon na oczach tysięcy ludzi spokojnie i majestatycznie wzbił się prostopadle w powietrze. Nagle na wysokości kilkuset metrów zauważono, że boczny podmuch wiatru popchnął balon w kierunku północno-zachodnim. Balon zawisł jak gdyby nieruchomo w powietrzu. Wówczas zauważono, że prof. Piccard zrzucił balast. Teraz balon zaczął się szybko wzbijać w powietrze. Nowy boczny prąd powietrza popchnął balon na południe, tak, iż po 20 minutach od chwili startu balon osiągnął wysokość 3 do 4 tysięcy metrów. O godzinie 5 min. 30 balon prof. Piccarda wyglądał już, jak duża, biała kula na niebie.

Na dzień przed startem prof. Piccard'a, dziennikarze w tajemnicy przed uczonym porozumieli się z najwybitniejszym lotnikiem szwajcarskim, Mittelholzerem, który w parę minut po starcie prof. Picard'a wystartował na swym samolocie i towarzyszył zdumionemu prawdopodobnie profesorowi aż do wysokości 5.000 metrów.

O godzinie 8 min. 45 balon widziano już nad miejscowością Landeck w Tyrolu. O godz. 9 min. 8 balon według meldunków znajdował się w pobliżu St. Anton am Arlberg w Tyrolu na wysokości 15 do 16 tysięcy metrów. Balon popychany był przez wiatry w kierunku południowym z szybkością około 40 kilometrów na godzinę.

Nauczony doświadczeniem poprzedniego lotu prof. Piccard zainstalował w gondoli radjostację nadawczo-odbiorczą, zapomocą której przez cały czas lotu utrzymywał łączność ze światem. O godzinie 9 m. 33 rano profesor Piccard wysłał pierwszy radjotelegram z gondoli. Telegram donosił, że balon w chwili nadawania telegramu znajduje się na wysokości 14—15.000 metrów, oraz że obaj lotnicy czują się doskonale i robią pomiary naukowe. O godzinie 11 min. 31 prof. Piccard wysłał drugi radjotelegram treści następującej: „Przelecieliśmy nad szczytami Endagin i Samaden, na wysokości 16.500 metrów. Wszystko w porządku. Bardzo zimno. Widzimy jezioro Garda. Niedługo będziemy lądować, aby nie wpaść do morza Adrjatyckiego".

O godzinie 11 min. 41 profesor sygnalizował swój zamiar rychłego lądowania, by nie znaleźć się w falach Adrjatyku.

I od tej chwili urywa się wszelka wiadomość o losach wyprawy. Zapowiedziane o godzinie 11 lądowanie nie następuje, a tymczasem wśród otoczenia profesora zaczyna się szerzyć niepokój. Ludzie przypominają sobie zeszłoroczne trudy i niebezpieczeństwa lądowania i obawa o losy załogi staje się coraz żywsza. Tymczasem godziny płyną i żadne wiadomości nie nadchodzą. Mija godzina pierwsza, druga, trzecia po południu. Wreszcie około godziny 4 min. 10 zauważono, że balon przeleciał nad Wenecją w kierunku morza Adrjatyckiego. Wobec tego, że wiatry były dość gwałtowne, zachodziła powszechnie obawa katastrofy.

Około godziny 5 po południu, balon prof. Piccarda, skutkiem utraty znacznej ilości wodoru przybrał kształt gruszki.

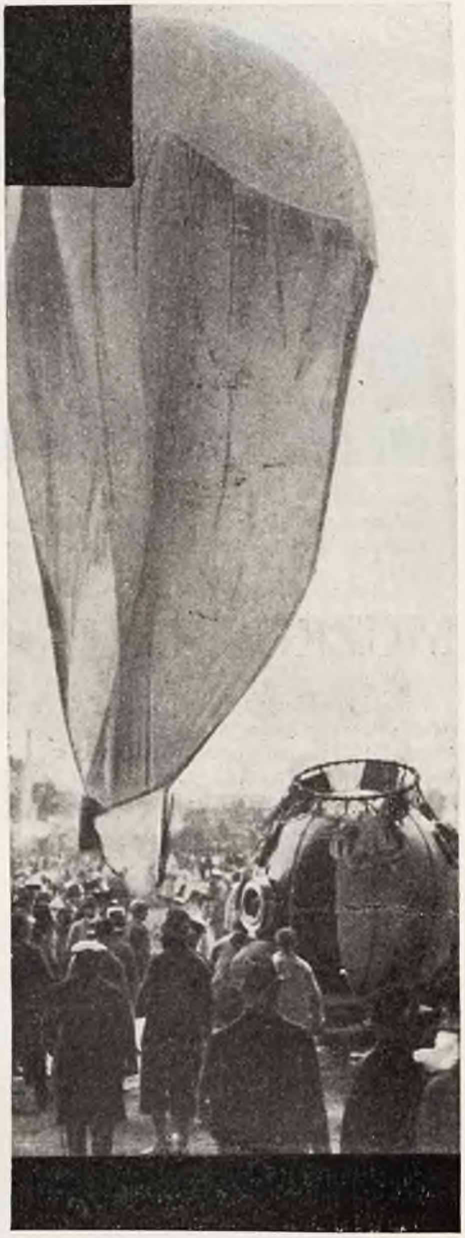
Jednocześnie siła wiatrów znacznie osłabła, skutkiem czego prof. Piccard zdecydował się na natychmiastowe lądowanie w okolicach jeziora Garda. Na południe od tego jeziora rozpościera się równina, którą prof. Piccard postanowił wykorzystać celem lądowania. Tymczasem już w całej okolicy dostrzeżono balon, wydłużający się coraz więcej w kształt olbrzymiej gruszki. Tłumy ludzi pośpieszyły w kierunku jeziora Garda. Jednocześnie zaalarmowano dowództwo włoskich oddziałów lotniczych, stacjonowanych w najbliższej okolicy i po chwili kilkanaście samolotów otoczyło wieńcem opadający balon. Gdy gondola balonu opuściła się na ziemię, profesor Piccard wyrzucił kilka lin, które wieśniacy natychmiast uchwycili. Nagle balon znów poderwał się w górę, a w gondoli załoga odczuła silny wstrząs. Zanim się zorjentowano co się stało, gondola znów osiadła na ziemi. Ten nieprzewidziany incydent przyczynił się podobno (bo prof. Piccard nie wyjaśnił tego dotąd) do uszkodzenia a nawet zniszczenia kilku cennych instrumentów.

Gdy balon opadł na ziemię, tłumy ogarnął entuzjazm. Nagle otworzyło się okienko gondoli i ukazała się uśmiechnięta twarz prof. Piccarda. Urządzono mu nadzwyczajną owację i na rękach wyniesiono z godoli. Profesor, jak i jego asystent, byli bardzo rozradowani, aczkolwiek na twarzach ich malowało się ogromne zmęczenie. Mimo to prof. Piccard pozostawił na miejscu swego asystenta celem dopilnowania instrumentów, a sam udał się samochodem do pobliskiego miasteczka Monsambano, skąd wkrótce powrócił, aby wspólnie z inż. Cosyn dozorować prace nad opróżnianiem balonu i zabezpieczeniem cennych instrumentów naukowych. Praca ta trwała do późnych godzin wieczorowych.

Po jej zakończeniu obaj uczeni udali się do Dessenzano na bankiet, wydany na ich cześć przez miejscowe kasyno oficerów lotnictwa włoskiego. W czasie przerwy w bankiecie, prof. Piccard na gorące prośby obecnych dziennikarzy udzielił im krótkiego wywiadu, w którym naszkicował wrażenia ze swego lotu i dotychczasowe wyniki badań w stratosferze:

Przedewszystkiem profesor wyraził wielkie zadowolenie z przebiegu samego lotu. W porównaniu z rokiem ubiegłym, warunki atmosferyczne były bardzo sprzyjające, tak, iż wszystkie doświadczenia naukowe były dokonane zgodnie z programem. Balon był popychany przez wiatry o przeciętnej szybkości około 25 km. na godzinę. Po trzech godzinach balon osiągnął wysokość 16.500 metrów. Maksymalna wysokość, na której balon się znajdował, — wynosiła 17.000 metrów. (W tem miejscu któryś z dziennikarzy uważał za właściwe okazać żyłkę sportową: „Ach, więc pański zeszłoroczny rekord wysokości został przez pana w tym roku pobity“... na co z miejsca otrzymał taką odpowiedź: „O zapewne — pobity, tylko wie pan, ja nie pojechałem tutaj na rajd sportowy...“) W dalszym ciągu profesor Piccard wyjaśniał zebranym znaczenie naukowe drugiego swego lotu: Na wysokości 17.000 metrów termometry wskazywały temperaturę 25 stopni niżej zera. Niebo na tej wysokości miało barwę ołowianą, nie błękitną. Instrumenty pomiarowe przez cały czas funkcjonowały bardzo dobrze, to też materjał obserwacyjny, zebrany przez drugą wyprawę do stratosfery, da cenne wiadomości nauce i praktyce. Szczególne znaczenie prawdopodobnie będą miały wyniki tej wyprawy dla lotnictwa. Mianowicie, wobec stwierdzenia „na miejscu“, iż opór atmosferyczny na tej wysokości prawie nie istnieje — już dziś istnieje *teoretyczna możliwość odbywania lotów pasażerskich z Europy do Ameryki w ciągu 5 godzin!* Zresztą opracowanie naukowe wyników wyprawy nastąpi w najbliższym czasie a Szwajcarski Narodowy Fundusz Badań Naukowych opublikuje te wyniki. Narazie więc prof. Piccard, jak każdy prawdziwy uczony, nie chcąc podawać wiadomości niesprawdzonych, odmówił podania bliższych szczegółów co do wyników drugiego lotu. Zresztą uczony zwierzył się dziennikarzom, że w ciągu najbliższych miesięcy zamierza przedsięwziąć trzeci lot do stratosfery. Start ma nastąpić z nad zatoki Hudsońskiej w Kanadzie, w pobliżu bieguna magnetycznego ziemi. Lot w tych okolicach może przynieść duże korzyści dla nauki, chodzi bowiem o stwierdzenie zależności, jaka istnieje między promieniami kosmicznemi a polem magnetycznem w stratosferze.

Tak więc dzięki ofiarnej i, rzec można, bohaterskiej pracy prof. Piccard‘a i jego asystentów jesteśmy, być może, u wrót nowych przedsięwzięć międzyplanetarnych, mogących mieć dla ludzkości całej kolosalne, epokowe znaczenie! *G.*



W przestworza do wysokości 10.200 metrów

Pogoń zarekordami nie ustępuje ani na chwilę. Coraz dalej chce sięgnąć uskrzydlony człowiek, coraz dłużej utrzymać się w lotnem powietrzu, coraz wyżej wznieść się w błękity.

To tu, to tam, to na tej, to znów na tamtej półkuli pada jakiś nowy rekord. To, o czem dawniej tylko śnił zuchwały człowiek — dziś obleka się w czyn, jutro być może przejdzie do lamusa wspomnień ustępując miejsca jeszcze błyskotliwszym wyczynom.

Świeżo nad lotniskiem Villacoublay pod Paryżem głośna lotniczka francuska Maryse Hilsz pobiła kobiecy rekord wzlotu na wysokość, wznosząc się do 10.200 metrów.

Ponad dziesięć kilometrów nad poziomem morza! Już z tej wysokości z trudem dostrzec można ziemię, już wokół, ze wszystkich stron, rozlewa się przejrzysty przestwór i tylko gdzieś w dole, głęboko na dnie tej krystalicznej amfory szarzeje jakaś plama — ślad globu ziemskiego.

Maryse Hilsz wystartowała dn. 19 sierpnia o godz. 9 m. 05 rano. Opięta w ciepły, futrzany kombinezon, z maską aparatu tlenowego na twarzy, wyleciała na jednomiejscowym samolocie myśliwskim Morane-Saulnier 222 z 450-konnym Jupiterem.

Lot trwał godzinę 20 minut. O godz. 10 m. 25 lotniczka lądowała już z powrotem w Villacoublay. Sprawdzono barografy — zanotowały wysokość 10.200 metrów.

Rekord został pobity. Wynosił on dotychczas 8.761 metrów i był w posiadaniu amerykanki Ruth Niccols.

Barografy, które towarzyszyły Maryse



Maryse Hilsz



Morane-Saulnier, na którym M. Hilsz ustanowiła swój rekord wysokości

Hilsz w jej podniebnym locie, zostały zdjęte z pokładu samolotu i przesłane do weryfikacji do laboratorjum. Dopiero po ich sprawdzeniu będzie ogłoszony oficjalny rekord. Być może, że lotniczka osiągnęła o kilkaset metrów mniej, niż to zanotowały aparaty — nawet barografy mogą się mylić. Zresztą na ich działanie wpływa zarówno temperatura jak i wilgotność powietrza. Trzeba je zbadać w idealnych warunkach laboratoryjnych.

Tam, gdzie dotarła Maryse Hilsz było przecież przejmujące zimno. Na wysokości 10.000 metrów termometr wskazywał 50 stopni poniżej zera. Aparaty tlenowe i metalowe części samolotu pokryła biała sadź szronu.

Zawrotną wprost wysokość osiągnęła śmiała lotniczka, ale daleko jej jednak jeszcze do rekordu, który ustanowił amerykanin Apollo Souček. Lotnik ten wzniósł się na samolocie do wysokości 13.157 metrów.

O trzy tysiące metrów wyżej!

MUZEUM LOTNICTWA POLSKIEGO

Wszelkie zbiory muzealne, do jakiejby dziedziny nie należały, dając pojęcie o najwybitniejszych pracach dawnych pokoleń czy to w postaci wspaniałych dzieł sztuki, architektury, czy też eksponatów przedstawiających rozwój techniki we wszystkich jej odmianach, są niewyczerpaną skarbnicą wiedzy dla naszego i przyszłych pokoleń.

Narody przodujące w kulturze, narody bogate, posiadają oprócz ogólnych, specjalne muzea prawie z każdej dziedziny wiedzy. Ułatwiają one niezmiernie kształcenie współczesnej młodzieży. U nas sprawa ta przedstawia się o wiele gorzej. Ma się rozumieć nie można tu nikogo winić, zbyt krótko gospodarujemy samodzielnie, byśmy mogli dokonać tego, na co składała się żmudna, zapobiegliwa praca całych pokoleń.

Jednakże i u nas sprawa ta zaczyna posuwać się powoli naprzód. Tyczy się to również i lotnictwa. Państwa zachodnie posiadają w swych zbiorach muzealnych prawie wszystkie typy samolotów, które pierwsze dokonały podboju powietrza. Dziś jeszcze możemy oglądać w naturalnej postaci samoloty Adera Bleriota, Santos Dumont'a, Cody'ego, Curtiss'a, Liljenthal'a, Wright'a, Etricha, Gradego i in. Jednakże kompletowanie zbiorów w postaci naturalnej byłoby technicznie niewykonalne, ograniczono się więc do umieszczania małych, precyzyjnie wykonanych modeli samolotów. Całość uzupełniają zbiory najstarszych szkiców, rysunków, projektów, rzeźb, obrazów, wydawnictw i dzieł, traktujących o lotnictwie. We Włoszech mamy oryginalne szkice maszyn latających Leonarda Da Vinci, genjalnego technika i konstruktora lotniczego.

W tej dziedzinie i my moglibyśmy zgromadzić niemało okazów. Wszak i u nas prace Tańskiego współczesne pracom Liljenthala, mogłyby zająć takie stanowisko, jakie zajmują prace Liljenthala w Niemczech. A znalazłoby się jeszcze wiele, wiele innych. Gdyby można było to wszystko zrekonstruować, toby się okazało, że i my mamy swoją przeszłość lotniczą, swoją własną historję lotniczą.

Pierwszym, który u nas zajął się sprawą stworzenia muzeum lotniczego był jeden z najstarszych naszych pilotów i pionier lotnictwa Wojciech Woyna.

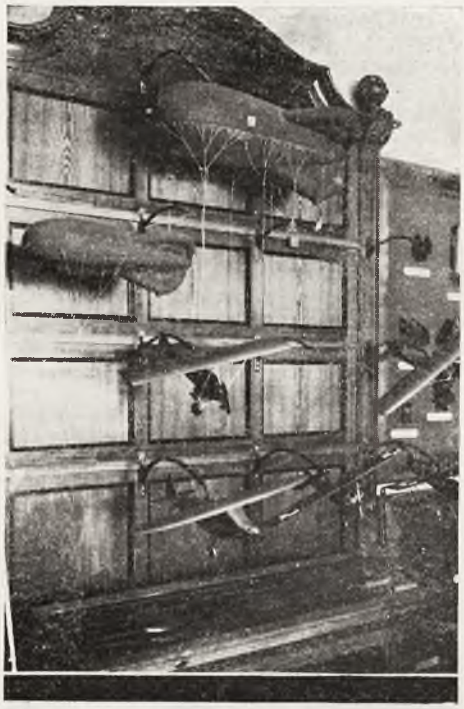
Jeszcze w roku 1912 skompletował około 40 modeli, przedstawiających różne typy samolotów. Pomimo iż wykonane były zupełnie prymitywnie z bambusu i jedwabiu, jednakże dawały możność poglądowego rozróżniania konstrukcji samolotów kilku państw. Zbiór ten miał być umieszczony w Muzeum Miejskiem w Łodzi. Jednakże podczas wojny światowej cała ta żmudna praca uległa zniszczeniu. Powraca on następnie do tej sprawy w roku 1923/24 poruszając ją w prasie codziennej,[1] a następnie projektując z p. płk. Gembarzewskim stworzenie działu lotniczego przy muzeum na Podwalu.

W tym celu ofiarowuje znów szereg modeli, broszur oraz zbiór fotografij lotniczych z czasów wojny światowej.

Następnie wspólnie z prezesem Komitetu Stołecznego L. O. P. P. p. sędzią Falkiewiczem oraz z p. inż. Miączyńskim organizuje dział lotniczy przy Muzeum Przemysłu Wojennego.

Dzięki współpracy p. K. Błaszczyńskiego, twórcy artystycznie, z niezwykłą dokładnością wykonanych modeli redukcyjnych udało się stworzyć okazy tych samolotów, jakie używało lotnictwo polskie od roku 1918. Niestety zbiór ten jest niekompletny, stanowi zaledwie cząstkę całości, jaką dzisiaj powinien przedstawiać. Kilkuletnia przerwa w kompletowaniu tych eksponatów ogromnie zahamowała i utrudniła całą akcję, odwlekając ją na szereg lat.

Obecny rozwój lotnictwa polskiego, zainteresowanie się nim szerokich warstw społeczeństwa, a zwłaszcza młodzieży, kładzie obowiązek jak najszybszego zorganizowania tej placówki, któraby skupiając materjały rozproszone po całym kraju, stwarzając specjalne działy przemysłu związanego specjalnie z lotnictwem, mogła wypełnić tę lukę w kształceniu sił fachowych, jak również udostępnić szerszym masom poznanie gruntowniejsze naszego lotnictwa.



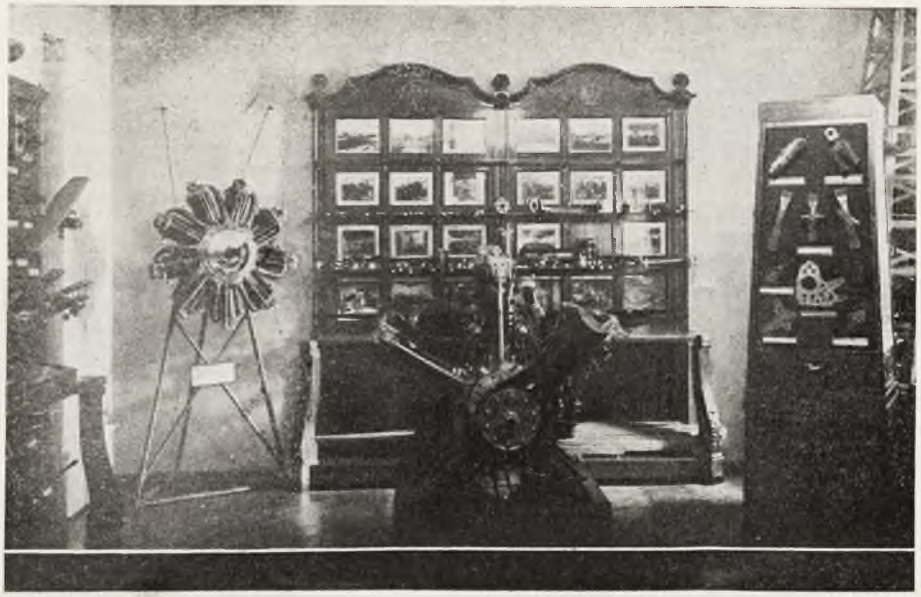
Bezwątpienia jest to praca bardzo ciężka, ale sądzę, że chętnych do niej nie zabraknie.

Dziś kwestja muzeum lotniczego posunęła się znacznie naprzód, przez zorganizowanie specjalnego działu lotniczego przy Muzeum Przemysłu i Techniki na Krakowskiem Przedmieściu 66. Otaczany stałą i troskliwą opieką pp. prof. C. Witoszyńskiego, inż. Z. Arnda, inż. Zajączkowskiego oraz inż. S. Weissa, posiada już szereg eksponatów w postaci wyrobów firm pracujących dla lotnictwa oraz wzorów znajdujących się dawniej w Muzeum Przemysłu Wojennego, obecnie już zlikwidowanego.

Widzimy więc tam modele samolotów, dar Komit. Stoł. L. O. P. P..

Modele balonów, ofiarowane przez Zakłady Balonowe w Jabłonnie.

[1]) Kurjer Warszawski rok 1923; Kurjer Poranny rok 1923.



Kolekcje śmigieł, dar Państwowych Zakładów Lotniczych.

Wyroby Podlaskiej Wytwórni Samolotów.

Śmigła firmy W. Szomański i S-ka.

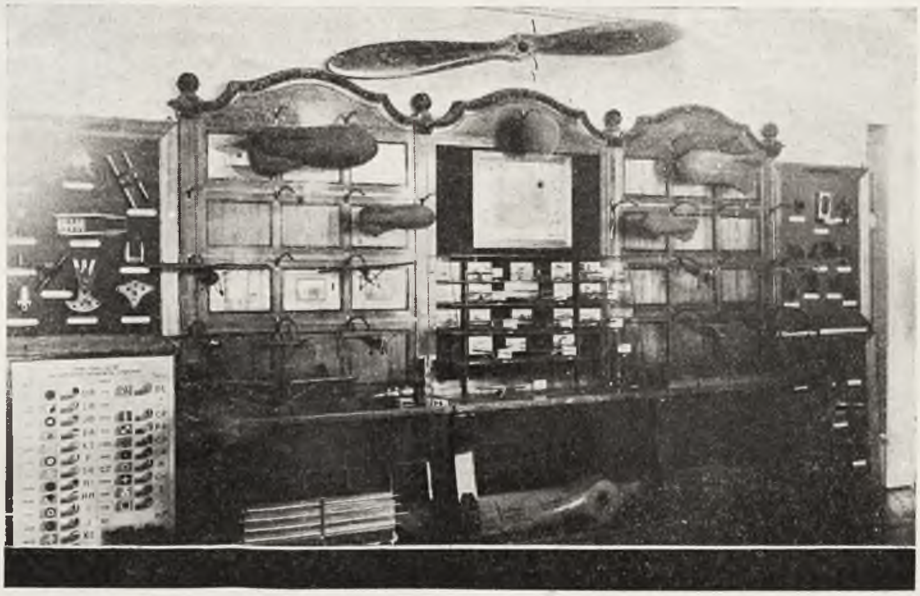
Motory i części fabryki „Avia".

Wyroby działu lotniczego w fabrykach I. Fraget i I. Wagner.

Ma się rozumieć, że wszystko to jeszcze nie stanowi całości. Wierzymy jednak, że przy pomocy wszystkich Instytucyj Lotniczych państwowych i prywatnych, jak również i jednostek, którym leży na sercu rozwój powstającego Muzeum Lotnictwa, jak również i to w pierwszym rzędzie, oficerów i żołnierzy wojsk lotniczych, z których każdy prawie posiada szereg ciekawych i cennych rzeczy w swoich prywatnych zbiorach, w krótkim czasie powstanie imponujący rozmiarami i jakością ośrodek propagandy i nauki, dokumentalnie zaznaczający nasz niesłabnący wysiłek, dążący do postawienia rodzimego lotnictwa na stopie samowystarczalności i najwyższej doskonałości.

Obserwator.

SANTOS - DUMONT



W dalekiem Sao Paulo w Brazylji zmarł w dn. 24 lipca b. r. jeden z nielicznych pionierów nowoczesnego lotnictwa, Albert Santos-Dumont, który przed laty swem poświęceniem i odwagą kładł podwaliny pod dzisiejsze świetne wyczyny uskrzydlonych ludzi.

Pył zapomnienia pokrył już dziś pamięć tego świetnego, jednego z najśmielszych pilotów, którego imię przed ćwierć wiekiem wymawiały z podziwem miljony ludzi, który był bożyszczem tłumów, gdy oderwawszy się od ziemi i szybując w powietrzu, wcielał w czyn zuchwałe zamiary legendarnego Ikara.

Ten znakomity brazylijczyk, z pochodzenia francuz, urodził się w dn. 20 lipca 1873 r. w Sao Paulo. Przybywszy jako młody chłopiec do Paryża, Santos-Dumont zapala się do wielkiej idei opanowania lotnego żywiołu, zajmującej wówczas co najtęższe umysły Europy.

Niezależny materjalnie mógł poświęcić się całkowicie problemowi latania. Jeden po drugim konstruuje on szereg balonów wolnych a wreszcie w r. 1898 buduje pierwszy sterowiec. Próby z tym pierwszym balonem sterowym zakończyły się po kilku dniach katastrofą, z której młody konstruktor wychodzi cudem cało.

Nie zniechęca go to pierwsze niepowodzenie. Już w roku następnym Santos-Dumont lata na sterowcu Nr. 2. Nie zrażają go trudności, nie przestraszają wypadki, które były nieuchronnemi następstwami nieudolnych jeszcze prób. Po sterowcu Nr. 2, powstają sterowce Nr. 3, 4, 5... Coraz lepsze, coraz sprawniejsze, coraz posłuszniejsze woli człowieka, coraz bardziej oporne wichrom i żelaznemu prawu ciążenia.

Rok 1901 staje się rokiem pierwszego wielkiego triumfu młodego konstruktora. W roku tym, w jesieni, Santos-Dumont zdobywa nagrodę 100.000 franków, ustanowioną przez p. Deutsch de la Meurthe, za okrążenie wieży Eiffla. Brazylijczyk wystartował z Saint Cloud, dotarł do Paryża i w oczach tysięcy widzów, zgrupowanych u stóp Trocadero i w przyległych ulicach, zatoczył koło wokół majestatycznej wieży i skierował się z powrotem do Saint Cloud, gdzie wylądował szczęśliwie po 29 minutach i 30 sekundach.

Olbrzymią nagrodę, zdobytą tym lotem, Santos-Dumont podzielił częściowo pomiędzy swych najbliższych współpracowników, częściowo ofiarował na biednych. Dla siebie nic nie zatrzymał, ani centima...

Próba okrążenia wieży Eiffla udała się dopiero za drugim razem. Przy pierwszej próbie Santos-Dumont okrążył coprawda wieżę, nie spełnił jednak wszystkich warunków konkursu, bowiem nie powrócił do miejsca startu — udaremniło mu to wadliwe działanie sterów. Dopiero druga próba, podjęta w trzy miesiące później, przyniosła mu zwycięstwo i sławę.

Pamiętny lot wykonał Santos-Dumont na swym sterowcu Nr. 6, który zginął w katastrofie na morzu Śródziemnem u brzegów Monte Carlo.

Ogółem śmiały brazylijczyk zbudował imponującą cyfrę 14 sterowców, ulepszając coraz bardziej każdy następny.

Ale świat cały pasjonowała wówczas inna, śmielsza myśl — latania na aparatach cięższych od powietrza. Szereg konstruktorów w Europie i Ameryce pracuje gorączkowo nad wcieleniem w czyn swych często wręcz fantastycznych pomysłów.

Santos-Dumont zarzuca budowę sterowców i poświęca się całkowicie konstuowaniu samolotów. Szczęście mu sprzyja. Albert Santos-Dumont jest pierwszym konstruktorem w Europie, który zdołał po raz pierwszy wznieść się w powietrze. na aparacie cięższym od powietrza.

W Europie — bo już przed trzema laty w Ameryce trudnej tej sztuki dokonali bracia Wilbur i Orwille Wright'owie.

Dzień 12 września 1906 r. był właśnie dniem drugiego triumfu genjalnego brazylijczyka. W dniu tym Santos Dumont po raz pierwszy oderwał się od ziemi i przeleciał 10 metrów w powietrzu. W dwa miesiące później dn. 12 listopada odważny konstruktor przelatuje już odległość 220 metrów. Świadkowie tego triumfu uskrzydlonego człowieka nad niepokonanym dotychczas lotnym żywiołem — szaleją. Santos-Dumont staje się bożyszczem tłumów.

220 metrów! Jakże śmieszną wydaje się nam dziś ta odległość, nam żyjącym w epoce przelotów przez Atlantyk, nam, którzyśmy patrzeli na triumf Lindbergha, którzyśmy byli świadkami wielkiego lotu transatlantyckiego lotników amerykańskich Boardmana i Polando, gigantycznym przelotem z Nowego Jorku do Stambułu ustanowiających nowy rekord długości 10.000 km.

Ile wysiłków, ile pracy, ile zawiedzionych nadziei złożyć się musiało na te 220 metrów, które dały nieustraszonemu brazylijczykowi wiekopomną sławę.

Te 220 metrów to pierwszy oficjalny rekord długości lotu. Przestrzeń tę przeleciał Santos-Dumont w 21⅕ sekundy, ustanawiając jednocześnie pierwszy oficjalny rekord szybkości, wynoszący 41 km. 292 m. na godzinę.

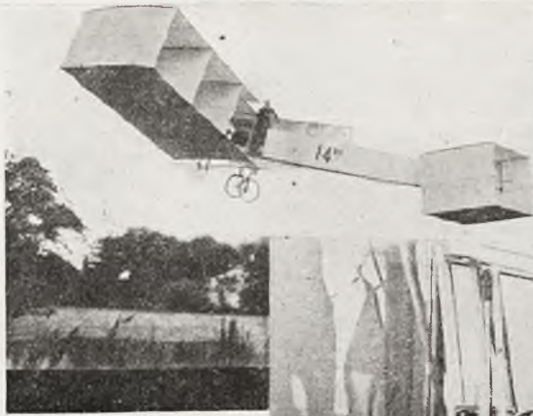
Santos-Demont konstruuje następnie swój lilipuci samolocik, który nazywa „Demoiselle". Przeprowadziwszy w nim szereg ulepszeń, po odbyciu licznych prób, brazylijczyk, którego już w międzyczasie zdystansowali inni piloci i konstruktorzy, znów dochodzi do głosu.

W lecie 1909 r. pobija dotychczasowy rekord krótkości startu, ustanowiony w Brescie przez Curtisse'a, a wynoszący 82 metry. Santos-Dumont zdołał oderwać się od ziemi na 70 metrów, a w parę dni później zmniejszył tę przestrzeń do 64 m.

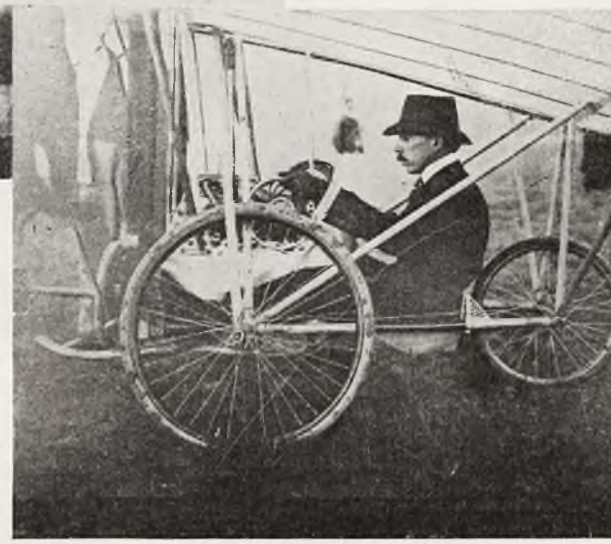
Dnia 14 września 1909 r. brazylijczyk wykonywa „wspaniały" rajd, przebywając 9 km. między Saint Cyr a l'Etang du Trou-Salé w 7 minut, co daje szybkość 77 km. na godz. Przelot odbywał się na wysokości 40 metrów.

Dnia 17 września Santos-Dumont dokonywa pierwszego bombardowania powietrznego. Wzniósłszy się nad lotniskiem w Saint Cyr z 30-kilogramowym balastem, zrzucił go z wysokości 14 metrów na ziemię bez najmniejszego wstrząśnienia i nachylenia się samolotu.

W sześć lat później, gdy nad Europą rozgorzała wielka zawierucha wojenne, setki samolotów z obu stron frontu, w ten sam zupełnie sposób zrzucały balast bomb na porytą okopami ziemię...



Santos-Dumont w locie w 1906 r.



Santos-Dumont szykuje się do startu na swojej „Demoiselle" w 1909 r.

Santos-Dumont miał rzadkie szczęście. Kilkakrotnie ulegał katastrofom, z których dziwnym trafem wychodził obronną ręką. M. in. w dniu 5 stycznia 1910 r. lecąc na swej „Demoiselle", przewrócił się trzykrotnie w powietrzu i spadł na ziemię z wysokości 30 metrów. Samolot został strzaskany w kawałki, lecz śmiały pilot cudem jakimś wyszedł z tej katastrofy cało, odnosząc tylko kilka nieznacznych zadraśnięć.

Przyczyną katastrofy było zerwanie drutów, przytrzymujących lewe skrzydło. Druty te ocaliły pilota, okręcając się wokół niego podczas spadku i stanowiąc coś w rodzaju resorów.

Albert Santos-Dumont, który całe swoje życie poświęcił wielkiej idei opanowania przestworzy, to jedna z najpiękniejszych postaci w długim dziś szeregu uskrzydlonych ludzi. *Jan Wielowieyski.*



Miss Bruce

DZIWNE PECHY LATAJĄCYCH PAŃ

Dziwny pech towarzyszy odważnej pilotce angielskiej, pani Bruce, która postanowiła pobić rekord długotrwałości lotu z zaopatrywaniem się w benzynę i smary w powietrzu.

— Rekord Jackson'a i O'Brien'a wynosi 647 godzin, czyli 27 dni, ja będę latać okrągły miesiąc, trzydzieści dni, czyli równo 720 godzin!... — powiedziała pani Bruce.

30 dni! Cały miesiąc w powietrzu — to istotnie rekord nielada. Już nietylko próba wytrzymałości silnika i samolotu, ale i ciężki egzamin nerwów ludzkich, zmuszonych przebywać w ogłuszającym warkocie silników, nie ustającym ani na chwilę.

Pierwszy taki rekord lotu z zaopatrywaniem się w benzynę w powietrzu przy pomocy innego samolotu-cysterny ustanowili amerykanie. W Nowy Rok 1929 startuje amerykański samolot wojskowy „Question Mark" (Znak zapytania) i utrzymuje się w powietrzu 150 godzin i 45 minut czyli przeszło 6 dni. „Question Mark" przebył w tym czasie 12.000 mil. Lot mógłby trwać dłużej, gdyby nie defekt motorów. Lewy silnik bowiem zatarł się i stanął. Gdy lotnicy w pięć minut potem lądowali, drugi motor dawał na pełnym gazie tylko 1.300 obrotów na minutę.

Już w pięć miesięcy później Amerykanie sami poprawiają ten rekord. Pilot Robins Kelly utrzymuje się w powietrzu 172 godz. 32 min., czyli przeszło tydzień.

Nie wystarcza to jeszcze.

Na wiosnę 1930 roku dwaj bracia Hunter'owie latają 553 godziny czyli 23 dni. Dwaj pozostali bracia dostarczają im benzynę przy pomocy innego samolotu, a siostra zajmuje się aprowizacją latających braci.

Ale Ameryka woła ciągle:

— Mało! Mało!..

Więc znów pada nowy rekord. Dnia 17 lipca 1930 r. dwaj dawni cow-boye, którzy idąc z postępem czasu zamienili żywe konie na mechaniczne, Dale Jackson i Forest O'Brien latają bez przerwy 647 godzin 28 minut, czyli 27 dni bez 32 min.

W pół roku później sięgają po ten rekord amerykanki miss Bobby Trout i miss Edna May Cooper. Nie udało im się jednak. Wystartowawszy dn. 5 stycznia 1931 r., wylądowały po 122 godz. 40 min. lotu. Lądowanie nastąpiło wskutek defektu w motorze.

Obie lotniczki, aczkolwiek nie dorównały nawet wyczynowi „Question Mark" ustanowiły jednak kobiecy rekord lotu w tej klasie.

Przez półtora roku przeszło nikt nie atakował tego rekordu i dopiero obecnie, w sierpniu, pani Bruce postanowiła go pobić. Towarzyszący jej pech udaremnił jednak ten zamiar. Trzy razy podejmowała lot i 3 razy musiała go przerywać. Ostatecznie za trzecim razem zdołała zaledwie pobić, i to wszystkiego o niecałe 4 godziny angielski rekord długotrwałości lotu, wynoszący 50 godzin 38 minut.

Po raz pierwszy wystartowała lady Bruce na swym wodnosamolocie, noszącym nazwę „City of Portsmouth" z portu lotniczego w Coves dn. 1 sierpnia. Załogę samolotu stanowili prócz pani Bruce jej mąż mr. Bruce i mr. Pugh. Ale po 2 godzinach lotu wodnosamolot osiadł z powrotem na falach. Cóż się okazało? Podczas startu do wnętrza kadłuba dostała się woda, która wywołała krótkie spięcie w przewodach elektrycznych, uszkadzając akumulator i dynamo.

Nie zrażona tem pierwszem niepowodzeniem pani Bruce wystartowała dn. 5 sierpnia powtórnie. Tym razem jednak skład załogi „City of Portsmouth" uległ zmianie — miejsce pana Bruce zajął wytrawny pilot Mac Cleary, znany ze swych lotów nocnych. Mr. Bruce natomiast musiał się zadowolić miejscem na pokładzie samolotu cysterny, zaopatrującego latający samolot w benzynę.

I ta próba jednak nie udała się. Nad Anglją i kanałem La Manche leżała tak nisko gruba warstwa mgły, że pani Bruce nie mogła spotkać się z samolotem-cysterną, który miał jej dostarczyć paliwa do dalszego lotu.

Wreszcie po 15 godzinach, gdy już ledwo kilka litrów benzyny było na dnie zbiorników, „City of Portsmouth" opuścił się na wodę. Wodnosamolot przebywał w powietrzu 15 godzin i 40 minut.

I ta druga, nieudała próba, nie zniechęciła lady Bruce do walki. Uparta lotniczka startuje po raz trzeci dn. 9 sierpnia o godz. 12 min. 47 w poł. z portu Coves. „City of Portsmouth" znajdował się w powietrzu cały dzień, noc, cały następny dzień, drugą noc aż do wieczora dn. 11 sierpnia. O godz. 7 wiecz. samolot wrócił do portu po przeszło 54 godzinach lotu. Do wodowania zmusiła go wada uszczelnień przewodów oliwnych i zatarcie się wskutek tego motoru.

— Do trzech razy sztuka — powiedziała sobie widocznie lady Bruce, bowiem po tym trzecim nieudałym locie zrezygnowała narazie z dalszych prób.

Myśl, iż w Anglji pani Bruce szykuje się do pobicia rekordu i być może dopnie zamierzonego celu, spędzała sen z powiek ambitnej amerykance miss Frances Marsalis i jej przyjaciółce, niemce Louizie Thaden. I one zaczęły robić gorączkowe przygotowania do podobnego lotu.

W trzy dni po zakończeniu trzeciej, niefortunnej próby pani Bruce, dn. 14 sierpnia, wystartowały lotniczki z lotniska Curtiss-Field w Nowym Jorku. W pierwszym rzędzie chciały pobić rekord kobiecy, ustanowiony przez Bobby Trout i Ednę May Cooper, wynoszący 122 godz. 50 min., a gdyby się udało, to marzyło się lotniczkom, już nietylko zdystansować braci Hunter'ów, ale nawet wyprzedzenie Dale Jacksona i Forest O'Brien'a.

Lot ich odbywał się w warunkach dramatycznych. Piątego dnia lotu, 19 sierpnia, miss Marsalis dostała ciężkiego ataku ślepej kiszki. Zrzuciła na lotnisko kartkę do swego lekarza, opisując symptomaty choroby.

— Lądować natychmiast! — zakonkludował lekarz.

Ale miss Marsalis, gdy jej zakomunikowano drogą radjową decyzję lekarza, odpowiedziała:

— O tem nie może być mowy. Przyślijcie jakie lekarstwo...

Wobec takiej stanowczej decyzji lekarz posłał chorej, za pośrednictwem samolotu-cysterny, worek z lodem i wskazówki, jak ma się zachowywać, aby nie nastąpiło pogorszenie.

Wreszcie dn. 22 sierpnia po 196-godzinnym, beznadziejnie monotonnym locie miss Marsalis i Fräulein Thaden zdecydowały wylądować. I tak rekord kobiecy został pobity, a rekord męski?... Niech się o niego martwią mężczyźni...

Obie pilotki, chociaż bardzo zmęczone i wyczerpane lotem, czuły się doskonale i były w świetnych humorach.

— Mogłyśmy latać jeszcze całemi tygodniami, ale doprawdy już sił nam nie starczało do dalszego wyrzekania się ciepłej wody, fryzjera i manikurzystki — oświadczyły po wylądowaniu. — Gdyby ktoś widział nasze twarze brudne i świecące i długie kosmyki włosów, które wołały wprost o karbówki!... Nie brak sił, nie wyczerpanie skłoniły nas do przerwania lotu, ale nieprzezwyciężona tęsknota do ciepłej wanny...

Co za dziwny paradoks. Miss Marsalis znalazła dość sił na przetrwanie bolesnej choroby, nie mogła się jednak zdobyć na wyrzeczenie się ciepłej kąpieli, fryzjera i manikurzystki, nawet za cenę zdobycia rekordu.

J. W.



Frances Marsalis i Luiza Thaden

Z powodu nawału nieprzewidzianego materjału redakcyjnego, Konkurs z nagrodami książkowemi odkładamy do następnych numerów „Lotu Polskiego".



Amy Johnson i James Mollison

TŁOK NAD ATLANTYKIEM

Nad Atlantykiem zaczyna być naprawdę tłoczno. Jeden za drugim następują przeloty przez „wielką wodę", dzielącą Amerykę od Europy. Do niedawna niepokonany, groźny ocean, wywiera dziwny urok na uskrzydlonych ludzi. Już stu iluś tam próbowało nad nim szczęścia, już na dziesiątki liczyć można samoloty, które rzucały szary cień swych skrzydeł na zbałwanione w dole morze, huczące groźnie.

Już w tym roku przeleciała przez Atlantyk samotna amerykanka miss Amelja Earhart, leciał samotnie polak Stanisław Hausner, leciał amerykanin Reichers, cudem tak jak Hausner uratowany przez okręt o 100 km. niespełna od brzegów Irlandji, przelecieli Atlantyk w rekordowym czasie dwaj oficerowie amerykańskich sił powietrznych kpt. Griffin i por. Mattern, zamierzający oblecieć dookoła glob ziemski.

A teraz znowu młody, ale doświadczony, okryty blaskiem sławy lotnik angielski James Mollison, od niedawna mąż uroczej Amy Johnson, „dziewczyny z nieba", przeciął ocean ze wschodu na zachód, przelatując z Europy do Ameryki.

W kilka tygodni po ślubie ważył się na krok wymagający tyle odwagi, tyle bohaterstwa i tyle brawury jednocześnie, że niejeden ze starych, wytrawnych pilotów dobrze namyśliłby się, zanimby się zdecydował podjąć taką podróż. Mollison jednak, prawdziwy człowiek powietrza, nie uląkł się niebezpieczeństw, czyhających na drodze, nie zdołały go nawet zatrzymać ramiona młodej, kochającej i kochanej, świeżo poślubionej żony. Zresztą nawiasem dodawszy, i Amy Johnson też wybierała się w tę drogę ze swym mężem. Ale samolot, ofiarowany Mollisonowi do tego lotu przez firmę Havilland, był tylko jednoosobowym. Był to mały samolot turystyczny Puss-Moth z silnikiem Gipsy III o mocy 135 koni.

135 koni! Czy podoła taki słaby motor przeciwnym wiatrom, czy będzie miał siłę dźwignąć dobrze obładowany benzyną samolot ponad mgły i chmury i przeprowadzić go przez „wielką wodę" od jednego lądu do drugiego? Coprawda Puss-Moth Mollisona przebudowany był specjalnie do przelotu przez Atlantyk, to znaczy, że

normalny samolot seryjny zmieniono odpowiednio, przystosowując go do dalekich przelotów. Wbudowano więc z przodu kabiny i z tyłu za siedzeniem pilota dodatkowe zbiorniki na benzynę, mogące pomieścić jeden 340, drugi 204 litrów benzyny. Z dwoma normalnemi zbiornikami w skrzydłach, o pojemności 90 litrów każdy, w samolocie mieściło się ogółem 724 litry benzyny — zapas wystarczający na lot w promieniu 5.800 km. Ponadto wzmocniono nieco konstrukcję kadłuba i porobiono kilka drobnych poprawek według wskazówek Mollisona. M. in. lotnik kazał wyrzucić radjostację nadawczo-odbiorczą.

— Niepotrzebna mi będzie — oświadczył krótko inżynierom zakładów — proszę to zabrać... Wolę wziąć więcej benzyny.

I radjostację wymontowano z pokładu samolotu.

Gdy samolot był już gotów do lotu przez Atlantyk, Mollison odleciał na nim na lotnisko Baldonnel pod Dublinem w Irlandji, skąd zamierzał wystartować.

Swój szaro-srebrny samolot ochrzcił imieniem „The Heart's Content" — „Radość Serca".

Po kilku dniach oczekiwania na sprzyjające warunki atmosferyczne Mollison postanowił rozpocząć swój lot dnia 18 sierpnia rano. Miał on zamiar dolecieć do Nowego Jorku bez lądowania po drodze. Gdyby mu nie starczyło benzyny zamierzał lądować w Harbour Grace, napełnić zbiorniki i zaraz wystartować dalej. W Nowym Jorku chciał Mollison przespać się tylko i zaraz ruszyć w drogę powrotną tak, aby w trzy i pół dnia być z powrotem w Irlandji. Później jednak w drodze zmienił ten plan. Okazało się bowiem, że trudy tej podróży przez Atlantyk są większe, niż myślał Mollison.

Wczesnym rankiem dnia 18 sierpnia przetransportowano „Radość Serca" z lotniska Baldonnel na brzeg morski do sąsiedniej miejscowości Port Marnock. Z miejscowej plaży, prostej i równej jak stół, postanowił Mollison wznieść się w powietrze i rozpocząć wspaniały, samotny rajd przez „wielką wodę" do leżącego o 5.200 km. Nowego Jorku.

Na tem zaimprowizowanem lotnisku zebrało się kilka tysięcy osób, ciekawych startu. Miss Amy, a właściwie już teraz lady Amy, też była oczywiście wśród obecnych przy odlocie. Jakżeby mogła nie pożegnać swego młodego męża!

Nim Mollison zajął miejsce w samolocie, podszedł do niego lord-major Dublina i wręczył mu list, zaadresowany do burmistrza Nowego Jorku.

Mollison wziął ze sobą na drogę jedynie rodzynki, orzechy, trochę słodyczy i dwa termosy kawy. Gdy już ubrany w kominiarkę pilot zasiadł przy sterach, do kabiny podszedł jego przyjaciel Irlandczyk i wetknął mu w rękę butelkę koniaku.

— Nigdy nic nie wiadomo — powiedział, ściskając dłoń lotnika.

Wreszcie o godz. 11 m. 35, wówczas, gdy prof. Piccard wisiał zawieszony w powietrzu w swej srebrnej kuli nad Alpami, nastąpił start „Radości Serca". Z talizmanem świeżych, gorących pocałunków swej młodej małżonki wyruszył Mollison w daleką drogę po sławę. Długo jeszcze widać było sylwetkę jego samolotu na tle błękitnego nieba, wreszcie kontury szaro-srebrnej „Radości Serca" rozpłynęły się zupełnie w powietrzu.



Karol Petersen i Thore Solberg

Pełna nadziei i tęsknoty powróciła urocza miss Johnson do Londynu, gdzie oczekiwała wiadomości o mężu.

Dopiero następnego dnia nadeszła pierwsza wieść. Stacje nadbrzeżne schwytały depeszę iskrową, nadaną przez kapitana parowca „Ascania".

„Widzieliśmy Mollisona — depeszował statek — Leciał bardzo nisko na południe od naszego kursu. Odległość 550 mil morskich na zachód od Irlandji. Warunki dobre".

550 mil morskich, to 1015 km. Odległość dzieląca Irlandję od Nowej Ziemi wynosi około 3.000 km., a więc jedna trzecia drogi już przebyta.

Później nadchodzi wieść od kapitana statku kanadyjskiego „Beaverbrae", że zauważył szaro-srebrny samolot Mollisona o 650 mil morskich na zachód od brzegów Irlandji. Mollison ma więc już za sobą 1200 km. Szybkość podróżna jego samolotu zmalała do 150 km. na godz.

Czy doleci dzielny lotnik, czy starczy mu benzyny?

Znów długie godziny wyczekiwania i niepewności i wreszcie radosna wieść z Halifaxu w Nowej Szkocji już po drugiej stronie „wielkiej wody", że widziano lotnika nad miastem.

„Samolot szaro-srebrny, odpowiadający dokładnie opisowi samolotu Mollisona, przeleciał nad miastem o godz. 5 rano, kierując się na zachód" — brzmiała depesza.

Ależ to Mollison, niema wątpliwości, że to „Radość Serca". Więc jest już nad lądem amerykańskim, więc przelot udał się całkowicie. Wiwat Mollison! Więc złowrogi Atlantyk znów pokonany w najtrudniejszym kierunku ze wschodu na zachód, od brzegów Europy do Ameryki. I to na jednomiejscowym, słabosilnikowym samolocie turystycznym. Co za wspaniały sukces!

Depesza nadana z Halifaxu wskazywała na to, że Mollison zrezygnował z zatrzymywania się w Harbour Grace i śpieszy prosto do Nowego Jorku. Dowodzi to, że ma jeszcze benzynę, że mu jej wystarczy na przelot całej trasy, że nie potrzebuje jej uzupełniać i... że mu starcza sił.

James Mollison nie doleciał jednak odrazu do Nowego Jorku. Wylądował on w Pennfield-Ridge o 88 km. od Saint John w Nowym Brunświku w Kanadzie, niedaleko już od granicy Stanów Zjednoczonych. Miejsce, w którem osiadł Mollison, oddalone jest od Nowego Jorku o mniej więcej 950 km. Lądowanie nastąpiło dn. 19 sierpnia o godz. 11 m. 45 rano według czasu miejscowego, co odpowiada godz. 5 m. 45 po poł. według czasu środkowo-europejskiego.

Przestrzeń więc 4.320 km. od miejsca



Clyde Lee i John Bockhan

startu do miejsca lądowania przebył bohaterski lotnik w trzydzieści i pół godz.

— Benzyny mam dosyć, starczyłoby jej z powodzeniem do Nowego Jorku, jestem jednak nieludzko przemęczony. Gdzie tu można się trochę przespać? — oświadczył po wylądowaniu.

Jeden z farmerów zaprosił lotnika do swego domu, stojącego w pobliżu. Mollison zwalił się na łóżko i niemal natychmiast zasnął kamiennym snem. Nie zapomniał jednak przedtem wysłać depeszy do swej żony, zawiadamiając ją o szczęśliwym przelocie.

Na początku swego lotu „Radość Serca" miała warunki atmosferyczne bardzo sprzyjające — niebo czyste, wiatr tylni, to też leciała z szybkością przeszło 170 km. na godzinę. W połowie drogi jednak pogoda popsuła się, niebo zaciągnęło się niskiemi, grubemi chmurami, z morza powstała mgła i szybkość samolotu spadła do 144 km. na godzinę.

Wspaniałym swym lotem Mollison wplótł jeszcze jeden liść wawrzynu do wieńca opromieniającej go sławy. Młody ten, niezwykle śmiały pilot, ma już za sobą piękne wyczyny. W sierpniu 1931 roku wykonał on pamiętny lot na trasie Australja — Anglja w rekordowym czasie 8 dni 14 godzin na słabosilnikowym samolocie turystycznym Moth, zaopatrzonym w 85-konny motor Gipsy, a w marcu r. b. przeleciał z Anglji do Kapsztatu w 4 dni 17 godzin i 19 minut na Puss-Moth'ie z 135-konnym silnikiem Gipsy III.

Wypocząwszy dwa dni w Pennfield-Ridge Mollison wystartował stamtąd dn. 21 sierpnia o godz. 11 m. 22 i wylądował o godz. 5 m. 35 po poł. na lotnisku Roosevelt-Field w Nowym Jorku, przelatując przestrzeń 950 km. w 6 godzin i 13 minut.

Na wieść o szczęśliwym przelocie swego męża urocza Amy Johnson pozazdrościła mu widać laurów zdobywcy oceanu, bo zaczęła się na gwałt przygotowywać do lotu przez Atlantyk.

Ale Mollison dowiedziawszy się o zamiarze młodziutkiej swej małżonki połączył się z nią telefonicznie i zdołał wyperwadować jej ten nierozsądny zamiar.

— W takim razie wsiadam jeszcze dziś na okręt i jadę do ciebie — oświadczyła młodziutka pani Mollison.

— To też nie ma sensu, możesz mnie już nie zastać tutaj. Jak tylko warunki atmosferyczne poprawią się, wracam zaraz do Anglji.

— Więc co mam robić?

— Czekaj na mnie, darling i... tęsknij.

Amy Johnson czekała cierpliwie. Czekał również Mollison, z utęsknieniem wpatrując się w barometr. Ale pogoda jakoś dziwnie nie poprawiała się.

W końcu, po dwu tygodniach, gdy biuletyny brzmiały trochę pomyślniej, Mollison zdecydował się ruszyć w drogę powrotną.

Wystartował z Nowego Jorku dn. 28 sierpnia o godz. 11 min. 30 rano. Miał zamiar drogę powrotną do Anglji odbyć w trzech etapach: Nowy Jork — St. John w Kanadzie — 900 km., St. John — Harbour Grace na Nowej Ziemi — 900 km., i ostatni etap Harbour Grace — Europa ponad Atlantykiem.

Warunki atmosferyczne okazały się jednak bardzo nieprzychylne. Mollison spotkał na swej drodze tak gęstą mgłę, że nie mógł znaleźć lotniska w St. John. Wylądował więc o 28 km. od miasta.

Następnego dnia wyleciał do Sydney w Nowej Szkocji. Pogoda nietylko że się nie nie poprawiła, ale przeciwnie, jeszcze bardziej pogorszyła się. Na swej drodze spotkał lotnik bardzo nieprzychylne wiatry, burze, deszcze i mgły. I znów Mollison nie osiąga lotniska w Sydney, a siada na polu o 8 km. od miasta.

To zniechęciło go ostatecznie do drogi powrotnej przez Atlantyk w samolocie. Zbyt długo musiałby czekać na dogodną pogodę, a tam w Londynie młoda żona niecierpliwi się i tęskni. Ostatecznie Mollison rezygnuje z lotu, ładuje „Radość Serca" na okręt „Empress of Britain" i wraca drogą morską do kraju.

Jest zresztą zbyt wyczerpany nerwowo i fizycznie, aby lecieć w tak wielką i niebezpieczną podróż.

I tak już zrobił swoje, i tak dowiódł, że jednak angielski silnik i angielski samolot potrafią przeciwstawić się wichrom szalejącym nad Atlantykiem.

•

Podczas gdy mąż „dziewczyny z nieba" bawił w Nowym Jorku, w Ameryce szykowały się aż cztery wyprawy przez Atlantyk.

Więc pierwsza wyprawa norweska Karola Petersena i Thorego Solberga, którzy zamierzali przelecieć z Nowego Jorku do



Miss Edna Nevcomer




„Latająca Rodzina“ i płk. Hutchinson (na lewo)
Według ostatnich wiadomości „Latająca Rodzina“ wpadła do morza, a w dn. 13 b. m. została wyłowiona przez angielską kanonierkę „Lord Talbot“ i odstawiona do Finsbu na wschodniem wybrzeżu Grenlandji.

Oslo ze śródlądowaniem w Harbour Grace na Nowej Ziemi.

Petersen, to znany podróżnik, uczestnik dwu wypraw polarnych — Amundsena do bieguna północnego i komandora Byrda do bieguna południowego.

Norwegowie wylecieli z lotniska Floyd Bennet Field pod Nowym Jorkiem na samolocie nazwanym „Etta Jennick“ dnia 23 sierpnia o godz. 5 m. 43 rano. Lądowanie nastąpić miało w Harbour Grace, skąd po uzupełnienie zapasów benzyny, mieli wystartować do lotu przez Atlantyk.

Z drogi Petersen nadał radjodepeszę, że warunki atmosferyczne, panujące na trasie, są okropne — mgły, niskie chmury i przeciwne wiatry.

W drodze nad zatoką Placenta samolot ich uległ katastrofie. Huragan, który napotkali nad morzem, zepchnął ich w dół i rzucił o powierzchnię wody. Samolot uległ zupełnemu rozbiciu i poszedł na dno. Norwedzy mieli jednak szczęście. Wyratowali ich rybacy, którzy byli świadkami katastrofy i odwieźli do Derbyot.

Katastrofa wydarzyła się o 100 zaledwie kilometrów od Harbour Grace.

Narazie musieli lotnicy zrezygnować z przelotu przez Atlantyk. Może spróbują w przyszłym roku.

Na wieść o tem, że Petersen i Solberg wystartowali z Nowego Jorku do lotu transatlantyckiego, tegoż samego dnia o godz. 8 m. 18 rano, czyli w trzy godziny niespełna po starcie Norwegów, wylecieli z miejscowości Barre dwaj Amerykanie, Clyde Lee i John Bockhan, mający zamiar równocześnie z „Ettą Jennick“ przelecieć Atlantyk i wylądować w Oslo.

Zamierzali oni urządzić swego rodzaju wyścig z Norwegami ponad Atlantykiem. Kto pierwszy z nich wyląduje w Oslo!

Tak jak Petersen i Solberg mieli lądować w Harbour Grace, aby nabrać benzyny i stąd dopiero ruszyć przez ocean.

Wylecieli na samolocie Stinsona, starego typu, zaopatrzonym w 220 konny silnik Wright‘a. Zbiorniki zawierały benzynę na 37 godzin lotu.

Samolot swój ochrzcili oryginalnem i bardzo poetyckiem imieniem: „Green Mountain Boy“ (Chłopiec z Zielonego Wzgórza).

Dotarłszy do Harbour Grace szczęśliwie lotnicy dowiedzieli się o katastrofie Norwegów. Nie było już teraz z kim się ścigać. Mimo to postanowili wylecieć następnego dnia rano.

Przepowiednie meteorologiczne były nieszczególne. Na pierwszym tysiącu kilometrów padał ulewny deszcz, dopiero później miała panować znośniejsza pogoda i wiać przychylne wiatry.

Lee i Bockhan wystartowali ponad Atlantyk dn. 25 sierpnia o godz. 7 m. 30 rano. Wkrótce skryli się za szarą kurtyną deszczu, padającego już od kilku dni bez przerwy. Jeszcze czas jakiś słychać było warkot ich motoru, potem zgłuszyły go fale uderzające z łoskotem o brzeg.

Od tej chwili nikt już nie odebrał żadnej wieści od lotników, nie spotkał ich żaden okręt, nie widziała żadna barka rybacka, wałęsająca się po morzu.

Co się z nimi stało — niewiadomo. Może powiększyli tragiczną listę ofiar Atlantyku, którą zaczynają nazwiska Nungessera i Coli‘ego. Faktem jest, że nie dolecieli do Europy.

Trzecią wyprawę przez „wielką wodę“ przygotował John Hutchinson, płk. rez. armji amerykańskiej, bogaty fabrykant czekolady. Hutchinson powziął zamiar przelecenia etapami do Europy razem ze swą najbliższą rodziną: żoną Clelją i dwiema córeczkami 8-letnią Katarzyną i 6-letnią Janinką.

Do tego celu wybrał wielką, 10-osobową amfibję, konstrukcji Sikorskiego, inżyniera rosyjskiego, pracującego od lat w Ameryce, zaopatrzoną w dwa silniki 450-konne. Samolot ten ochrzcił mianem: „The Flying Family“ (Latająca Rodzina). Poza rodziną państwa Hutchinson w locie biorą udział pilot Piotr Redpath, mechanik Józef Ruff, radjotelegrafista Gerald Altfisch i operator filmowy Norman Olley. Razem osiem osób.

Hudchinson postanowił przelecieć do Europy nie drogą bezpośrednią, a przez kraje polarne ze śródlądowaniem na Nowej Ziemi, Labradorze, Grenlandji i Islandji. Celem lotu jest Edymburg w Szkocji.

Wczesnym rankiem dnia 23 sierpnia, a więc tegoż dnia, którego wylecieli Petersen i Solberg oraz Lee i Bockham, opuściła „Latające Rodzina“ lotnisko Floyd Bennet pod Nowym Jorkiem. Panny Hutchinson nie zapomniały zabrać w tę niezwykłą podróż swoich ulubionych lalek, a mała Jeanetta uprosiła nawet rodziców aby pozwolili jej wziąć na pokład samolotu ukochanego pieska, rasowego foksterjerka.

O godz. 4 po poł. „Latająca Rodzina“ lądowała już w St. John w Nowym Brunświku. Następnego dnia wystartowawszy o godz. 2 m. 52 po poł., po niespełna dwu godzinach lotu, osiadła w port Miner na wyspie Anticosti w zatoce St. Laurent. Tu nastąpił dłuższy odpoczynek, przed czekającą ją dalszą niebezpieczną drogą poprzez pola lodowe i śnieżne pustynie. Płk. Hutchinson dotarł już szczęśliwie do Grenlandji, skąd wystartował do ostatniego etapu poprzez Islandję do Szkocji.

Wreszcie czwarty lot, lot z Nowego Jorku do Rzymu. Podejmują go dr. Leon Pisculi, pilot William Ulbrich i miss Edna Newcomer. Start, odkładany już kilkakrotnie, ma nastąpić z lotniska Rooseveldt Field w Nowym Jorku.

Lotowi temu nadano charakter naukowy. Dr. Pisculi zamierza mianowicie zmierzyć natężenie zmęczenia u pilota. podczas lotu transatlantyckiego. Droga, którą zamierzają lecieć ci lotnicy, wiedzie z Nowego Jorku przez Azory i Hiszpanję do Wiecznego Miasta.

Aby lot uczynić bardziej oryginalnym, miss Newcomer zapowiada, że gdy „Americain Nurse“ (Amerykańska Pielęgniarka) — bo tak nazwali lotnicy swój samolot — znajdzie się nad Florencją, wyskoczy z niego ze spadochronem.

W ten niezwykły sposób zamierza ekscentryczna Amerykanka, do niedawna gwiazda baletu, zakończyć swój lot na przestrzeni 7.000 km. Pozostali członkowie załogi mają dolecieć do Rzymu i tam dopiero lądować.

Wkrótce zobaczymy, czy co z tego będzie...

TRZECI PRZETLOT von GRONAU‘A Z EUROPY DO AMERYKI.

Z zadziwiającą regularnością, po raz już trzeci, rok po roku z rzędu, znany pilot niemiecki von Gronau przelatuje ponad śnieżnemi polami z Niemiec do Ameryki.

To już nie piękny wyczyn sportowy w poszukiwaniu sławy i zaszczytów, już nie zuchwały przelot zamiłowanego w swym zawodzie lotnika-sportowca — ostatni lot von Gronau‘a, to żmudna, pełna niebezpieczeństw wyprawa naukowa, mająca na celu dokładne zbadanie drogi arktycznej z Europy do Ameryki.

Von Gronau dokonał swego brawurowego rajdu na wodnosamolocie „Dornier-Wal“, w który wmontował dwa silniki o sile 750 koni, te same, które służyły mu przy poprzednich dwu przelotach, dokonanych w latach 1930 i 1931.

W wyprawie, poza jej organizatorem, brali udział pilot zapasowy von Roth, oraz towarzysze dwu poprzednich wypraw arktycznych von Gronau‘a, radjotelegrafista Albrecht i mechanik Hack.

Start nastąpił z miejscowości List na wyspie Sylt dn. 22 lipca. Aby ułatwić start zbyt obciążonego wodnosamolotu, von Gronau puścił przed swoim samolotem wodnosamolot Dorniera „Superwal“

który pracą swych śmigieł zgęszczał przed hydroplanem rajdowym powietrza.

O godz. 11.30 w południe wodnosamolot von Gronau'a oderwał się od powierzchni wody i skierował się na północ. Pierwsze wodowanie miało nastąpić w Reykjavik. Ale o godz. 6 po południu von Gronau nadał radjodepeszę, iż wskutek wyczerpania się zapasów benzyny nie zdoła osiągnąć stolicy Islandji i musi wodować przy wschodniem wybrzeżu, w zatoce Seydesfjord. O godz. 9 min. 20 wieczorem wodnosamolot opuścił się na morze po przebyciu 1.800 km. w ciągu 9 godzin 50 minut.

Stąd następnego dnia w południe załoga niemiecka dotarła do Reykjaviku. Jeden dzień odpoczynku i dnia 25 lipca dalszy lot do Ivigtut na Grenlandji, skąd 26 lipca skok ponad Atlantykiem do wybrzeży Labradoru — najcięższy etap całego rajdu. O godz. 11 min. 45 w nocy von Gronau i jego towarzysze są już u brzegów amerykańskich. Upiorna droga ponad białą, przeraźliwie zimną pustynią, przebyta po raz trzeci szczęśliwie!

Po przenocowaniu w nędznej wiosce rybackiej lotnicy niemieccy startują nazajutrz do Montrealu. Dn. 29 lipca są już w Ottawie, stolicy Kanady, a dn. 30 lipca woduje na jeziorze Saint-Clair u bram miasta Detroit.

Rajd udał się całkowicie. Lotem swym, podjętym po raz trzeci na tej samej trasie von Gronau chce dowieść możliwości stałej, regularnej komunikacji lotniczej pomiędzy Ameryką a Europą.

Szlak przemierzony już trzykrotnie przez niemieckiego lotnika jest znacznie dłuższy od bezpośredniej drogi nadmorskiej z Europy do Ameryki, ale możliwość odbywania tej drogi etapami, zmniejsza bardzo niebezpieczeństwo lotu i kto wie, czy von Gronau nie zdołał wcielić w życie swej idei przerzucenia po tym szlaku stałej linji lotniczej, łączącej dwa światy — stary i nowy.

Drogę tę poddaćby trzeba jeszcze wielu badaniom dla ustalenia, czy nadaje się ona do przelotów podczas wszystkich pór roku, czy naprzykład w zimie temperatura tam panująca nie jest zbyt niska.

Pierwsze kroki już zrobione.

Kto wie, może za rok, za dwa szlakiem wytyczonym przez von Gronau'a przelatywać będą z regularnością pociągów, według z góry ułożonego rozkładu lotów, wielkie samoloty pasażersko-pocztowe, łączące dwa lądy Europę i Amerykę.







Na prawo Naczelnik republiki estońskiej p. Einbund przecina taśmę
Na lewo Prezes rady ministrów republiki łotewskiej p. Skujenek otwiera linję lotniczą
W środku P. Prezydent R. P. na uroczystości otwarcia linji Warszawa — Tallin

Warszawski port lotniczy przybrał wygląd odświętny. Brama wiodąca do portu, hangary i budynki ustrojone flagami polskiemi, łotewskiemi i estońskiemi. Na polu wzlotów lśnią w słońcu samoloty przygotowane do lotu inauguracyjnego. Samoloty te mieszczą po 10 osób, w tem 2 osoby załogi i posiadają po 3 silniki, każdy o sile 220 koni, i rozwijają przeciętną szybkość 160 km. na godzinę. Przed samolotami, na dwóch słupach udekorowanych zielenią oraz flagami trzech państw, które od dnia uroczystości będą połączone komunikacją lotniczą, powiewa taśma o barwach narodowych trzech tych państw.

Pomimo uroczystości, dzień 17 sierpnia jest dniem normalnej pracy Polskich Linij Lotniczych i co chwila przylatują i odlatują samoloty komunikacyjne. O godzinie 9.00 przybywa samolot z Gdańska. O godzinie 9.30 następuje odlot samolotu do Krakowa, Katowic, Brna i Wiednia, o godz. 9.40 zaś odlot do Lwowa, Czerniowiec, Bukaresztu, Sofji i Salonik.

Już oczekują pasażerów piękne samoloty P. L. L. „Lot", już pasażerowie oczekują na odlot. Pasażerów dużo, bo świetność komunikacji, a więc wygoda i szybkość, jak również niskie ceny biletów samolotowych przysparzają naszej komunikacji lotniczej coraz więcej zwolenników, którzy się nią stale posługują.

O godz. 9 min. 15 nastąpił przyjazd P. Prezydenta Rzeczypospolitej, który w otoczeniu domu cywilnego i wojskowego raczył zaszczycić swą obecnością uroczystość. Przy dźwiękach hymnu narodowego odegranego przez orkiestrę kolejową reprezentacyjną i po powitaniu przez zebranych członków Rządu z p. Premjerem na czele, dyplomacji itd. P. Prezydent zwiedził samolot, który zainaugurował nowe połączenie lotnicze, oraz samolot konstrukcji Państwowych Zakładów Lotniczych.

Następnie P. Prezydent zajął miejsce przed mównicą, z której wygłosił przemówienie p. Minister Komunikacji, oraz w zastępstwie nieobecnych w Warszawie Ministrów Pełnomocnych i Posłów Nadzwyczajnych Republik Estońskiej i Łotewskiej, chargés d'affaires tych poselstw. Po ich przemówieniach orkiestra odegrała hymn narodowy estoński i łotewski.

Następnie P. Prezydent odebrał z rąk dyrektora protokółu dyplomatycznego swe odręczne pisma adresowane do Prezydentów Republik Estońskiej i Łotewskiej i wręczył Ministrowi Komunikacji, który zkolei oddał je dyrektorowi P. L. L. „Lot" inż. Makowskiemu, celem przewiezienia pierwszym samolotem.

Następnie P. Prezydent udał się przed samoloty i przeciął taśmę zamykającą im drogę, dokonywując tem samem symbolicznego otwarcia nowej linji.

Po zajęciu miejsc w samolocie przez dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji ppłk. inż. Czesława Filipowicza, przedstawicieli Rady Nadzorczej P. L. L. „Lot" pp. płk. K. K. inż. H. Abczyńskiego, kierownika Wojskowego Zakładu Zaopatrzenia Aeronautyki i kpt. Z. Piątkowskiego, kierownika Ref. Dep. Lotn. Cyw. Min. Komunikacji, przedstawiciela Poselstwa Łotewskiego w Warszawie p. P. Prieditis, attaché prasowego tegoż Poselstwa, referenta prasowego Min. Komunikacji p. T. Strzeteiskiego, przedstawiciela Polskiej Agencji Telegraficznej p. St. Stoka i dyrektora P. L. L. „Lot" inż. Makowskiego — nastąpił odlot samolotu inauguracyjnego.

Otwarcie komunikacji lotniczej na szlaku Warszawa — Wilno — Ryga — Tallin ma doniosłe znaczenie nietylko dla naszego lotnictwa handlowego, ale i dla komunikacji polskiej w ogólności, linja ta bowiem połączyła Polskę nietylko z krajami wschodnio-bałtyckiemi, ale również kraje te, poprzez polskie przestworza, polskim szlakiem komunikacji lotniczej z Rumunją, Bułgarją i Grecją, a stamtąd z Afryką, Azją i t. d. Dzięki uruchomieninu nowego połączenia, powstał wspaniały i najkrótszy gościniec tranzytowy z północy na południe, poprzez Polskę, wykazując tem samem w całej pełni, naturalne tranzytowe walory naszego kraju. Dzięki nowej linji wreszcie, Wilno włączone zostało w ogólną sieć polskiej komunikacji lotniczej i uzyskało łączność z Warszawą w ciągu 2½ godzin.

KRONIKA MIĘDZYNARODOWA

ANGLJA

MGŁA NA ZAWOŁANIE.

Podczas ćwiczeń z dziedziny obrony powietrznej w Ronq około Londynu, zastosowano nowy przyrząd do wytwarzania sztucznej mgły. Przyrząd ten, łatwy w użyciu, wytwarza mgłę zawiesistą, która w przeciągu godziny zakrywa całkowicie kominy fabryk , okręty, drogi komunikacyjne i kolej pomiędzy Long Novill i wzgórzami Halluin, aż do samej granicy belgijskiej na przestrzeni 1.500 km.

Wśród obecnych na doświadczeniach ze sztuczną mgłą władz wojskowych i cywilnych, w liczbie 800 osób, nowy przyrząd wzbudził wielkie zainteresowanie.

JAK NA ZACHODZIE ROZWIJAJĄ TURYSTYKĘ?

Angielskie i belgijskie linje lotnicze porozumiały się co do środków zachęcenia do jeszcze większej turystyki między obu krajami. Przedewszystkiem obniżono znacznie ceny biletów lotniczych z Londynu do Ostendy i Le Zoute. Cena przelotu w jedną stronę dla jednej osoby z Londynu do Ostendy wynosi obecnie 3 funty i 5 szylingów, zamiast 4 funtów, jak dawniej; bilet powrotny kosztuje obecnie 6 funtów 3 szylingi i 6 pensów, zamiast 7 funtów i 18 szyl. z ważnością trzy dni.

Bodaj bardziej jeszcze pociągającem jest wprowadzenie 15-dniowego biletu powrotnego na tej linji za cenę 5 funtów i 10 szyl. Zatem przelot w jedną stronę np. z Ostendy do Londynu kosztuje tylko 80 zł. Podróż trwa około 2 godzin zamiast 8 godzin drogą mieszaną — morską i lądową. Loty zniżkowe mają ważność sezonową; w tym roku zaczęły się dopiero 9 lipca i trwać będą do 12 września. W roku przyszłym nowa taryfa sezonowa obowiązywać będzie od połowy maja do połowy września.

W zrozumieniu, iż zachęcanie do turystyki jednostronnej, np. cudzoziemców w Anglji, wzajemności ze strony angielskiej, byłoby tylko egoistycznem hasłem: „daj" bez wzajemnego: „masz", zarówno władze angielskie jak i belgijskie, rozwinęły propagandę wzajemną. Ani w Anglji, ani w Belgji nie stawia się żadnych ograniczeń wyjazdowych. Wizy i paszporty są nieznane nietylko dla uczestników wycieczek grupowych, ale nie potrzebuje ich również anglik wyjeżdżający do Belgji w sezonie letnim, ani belgijczyk, pragnący odwiedzić latem kraj angielski. W ten sposób turystyka angielsko-belgijska rozwija się znakomicie. Warto, aby propagatorzy turystyki w innych krajach stąd właśnie czerpali wzory.

EGIPT

UTWORZENIE LOTNICTWA WOJSKOWEGO W EGIPCIE.

Dnia 2 czerwca r. b. wylądowało na nowem lotnisku w Almaza obok Kairo, poświęconem w tym dniu przez króla Fuad'a pierwszych pięć samolotów, nabytych przez rząd Egiptu w Anglji. Są to samoloty Moth z silnikami Gipsy II o sile 120 KM., które mają być używane jako samoloty szkolne, wywiadowcze bombardujące i stanowić będą zaczątek sił lotniczych Egiptu. Przy tej sposobności szefem tego lotnictwa mianowany został Air Commodore Board.



Jeszcze jedno polskie zwycięstwo

Znany sportowiec-lotnik p. Bernard Skórzewski, na tegorocznym Londyńskim Week-end'zie lotniczym dla właścicieli samolotów turystycznych zdobył, w postaci pięknego puharu, pierwszą nagrodę za punktualność lotu. Punktualność jest cnotą, której nam Polakom dotąd stale odmawiano na Zachodzie. Już polskie linje lotnicze przyczyniły się w znacznym stopniu do zmiany poglądów w tej sprawie, wyczyn więc p. Skórzewskiego jeszcze dobitniej wykazał, że bałamutne legendy o polskiej niepunktualności muszą stracić grunt pod nogami.

Brawo Skórzewski!

Konkurs modeli latających wodnosamolotów o puhar im. płk. inż. K. Meyera ze względów natury technicznej zostaje odłożony do czerwca 1933 roku.

FRANCJA

LOT MADAGASKAR — FRANCJA.

René Lefèvre, który w czasie od 1 do 14 grudnia 1931 r. przeleciał na lekkim samolocie sportowym Mauboussin-Peyret XI (silnik Salmson AD9 45/50 KM.) 12.000 km. długą przestrzeń z Paryża do Tananarivo, wystartował dnia 6 maja 1932 r. do powrotnego lotu przybywając 12 maja Brazzaville i lecąc następnie przez Point-Noire, Libreville, Duala, Niamey, Bamako, Dakar, Port Etienne, Kap Juby, Agadir, Casablanca, Tanger, Barcelona, wylądował dnia 2 czerwca w Paryżu.

Koszty za materjały pędne dla pokonania przestrzeni około 24.000 km. z Paryża do Tananarivo i z powrotem, wynosiły zaledwie około 3.700 zł.

COUPE DEUTSCH DE LA MEURTHE.

Francuski Aeroklub rozpisał pod nazwą „Coupe Deutsch de la Meurthe" międzynarodowe zawody szybkości na trasie 2000 km., które w przeciwieństwie do rozegranych już ostatecznie zawodów Schneider'a będą otwarte jak dla samolotów lądowych, tak i dla wodnosamolotów, rozwijających szybkość conajmniej 200 km./godz., o ile pojemność cylindrów ich silników nie przekracza 8 ltr. dla samolotu (co w chwili obecnej odpowiadałoby od około 200 do 300 KM. dla samolotu).

Zawody te, które w pierwszym rzędzie będą interesowały przemysł lotniczy, budujący lekkie samoloty, można uważać za największe międzynarodowe wyścigi samolotowe najbliższej przyszłości, gdyż odbędą się po raz pierwszy w maju 1933 roku w okolicach Paryża na trasie wymierzonej długości od 100 do 200 km. Na wyścig składają się dwa biegi po 1000 km. każdy z półtoragodzinną przerwą dla uzupełnienia materjałów pędnych.

Do pierwszych wyścigów mają być dopuszczone jedynie samoloty lądowe. Wyścigi te zamierza się zorganizować co drugi rok i później dopuścić również samoloty wodne. Poza puharem wędrownym, który otrzymuje wygrywający Aero-Club, zwycięzca otrzymuje 100.000 franków.

Jako pierwszy zgłosił się do tych wyścigów francuski pilot Rabatel z samolotem Farman F 235 (silnik Hispano-Suiza).

REKORD „NAOKOŁO ŚWIATA" I PUHAR WĘDROWNY KSIĘCIA BIBESCO.

Fédération Aéronautique Internationale (F. A. I.) postanowiła na swem ostatniem zebraniu utworzyć nowy rodzaj rekordu szybkości „Naokoło świata" dla samolotów i sterowców. Do tego rekordu przewidziana jest określona trasa naokoło świata; ustalono sześć miast, w których ubiegający się o ustanowienie rekordu muszą lądować i uzyskać poświadczenie

tych lądowań. W Europie ubiegający się mają do wyboru start w Paryżu, Londynie, Berlinie, Rzymie lub Bukareszcie, dokąd następnie też muszą powrócić. Na trasie są przewidziane przymusowe lądowania i kontrole w miejscowościach Karachi, Tokio, San Francisco i Nowy Jork. Trasa naokoło świata z Berlina do Berlina wynosi 31.130 km.

Jako czas lotu oblicza się czas od chwili startu do chwili lądowania w porcie odlotu łącznie z wszystkiemi przymusowemi i dobrowolnemi międzylądowaniami. Przepisowa minimalna szybkość średnia wymagana dla ustanowienia rekordu wynosi 100 km./godz.

W związku z tym nowym rodzajem rekordu prezydent F. A. I., książę Bibesco ufundował puhar wędrowny, który zostanie przyznany każdorazowemu posiadaczowi rekordu „naokoło świata".

STANY ZJEDN. A. P.

NOWY PIĘKNY WYCZYN MISS EARHART

Znana bohaterka lotu transatlantyckiego, miss Earhart, przedsięwzięła obecnie lot na trasie Los Angeles — Nowy Jork, pragnąc pobić rekord pilota Doolittleya, wynoszący 22 godz. 21 minut. Miss Earhart nie uzyskała jednak czasu lepszego od Doolittleya, zmuszona do zatrzymania się w Columbus, stanie Ohio, z powodu uszkodzenia zbiornika z benzyną. Wskutek tej przymusowej przerwy, miss Earhart zużyła na przelot przestrzeni Los Angeles — Nowy Jork 19 godz. 14 min. 40 sek.Mimo to jednak lotem swym z Los Angeles do Columbus (3500 km.) pobiła dotychczasowy rekord kobiecy długości lotu na linji prostej, będący dotychczas w posiadaniu pilotki angielskiej Ruth Nicolls i wynoszący 3.148 km., również w linji prostej.

NIEMCY

NIEMCY Z UZNANIEM WYRAŻAJĄ SIĘ O NASZYCH SAMOLOTACH.

W niemieckim fachowym miesięczniku lotniczym „Die Luftwacht" w Nr. 8 z sierpnia r. b. znajdujemy pod rubryką „lotnictwo wojskowe", w rozdziale omawiającym 1-miejscowe samoloty myśliwskie „drugorzędnych" państw europejskich (Europaeische Kleinstaaten) m. in. wzmiankę o samolotach polskich, którą z uwagi na niezwykłość uznania przez Niemcy czegokolwiek polskiego, przytaczam w pełnem brzmieniu:

P. Z. L. P. 8. Polskie Państwowe Zakłady Lotnicze wystąpiły kilka lat temu przed publicznością z jednomiejscowym samolotem myśliwskim, który słusznie wywołał spore zainteresowanie. Konstruktorowi tego samolotu udało się z powodzeniem rozwiązać w swoisty sposób ważną u jednomiejscowych samolotów myśliwskich kwestję rozszerzenia pola widzenia; połączył on mianowicie zalety ramieniopłatu z takowemi górnopłatem parasolowym w ten sposób, że skonstruował skrzydła, załamane przy kadłubie dość wyraźnie w formie litery „V". Osiągnął on przez to, że pilot ma wygodne pole widzenia ponad skrzydło przed siebie i w górę, jak również pod skrzydłem na lewo i na prawo. Nowy ten typ samolotu myśliwskiego doznał z biegiem czasu dokładnej rozbudowy. Z powstałych takim sposobem odmian prototypu wypuszczony w roku 1931 typ P. 8 stanowi pomyślny etap rozwoju. Pod względem budowy samolot ten jest dość podobny do prototypu, t. j. całkowicie sporządzony z lekkiego metalu, wyróżnia się jednak bardzo dobremi wyczynami (z silnikiem Hispano-Suiza 12 Mc. o sile 600 KM., rozwija szybkość do 350 km./godz.), które kwalifikują go do szeregu najlepszych dotychczas zbudowanych samolotów myśliwskich.

P. Z. L. P. 11. Do najnowszych wzorów samolotów z rzędu P. należy również typ P. 11, który różni się od typu P. 8 głównie tem, że wyposażony jest w chłodzony powietrzem silnik gwiazdowy Gnome-Rhône „Merkury". Na wysokości 4000 m. samolot ten rozwija jeszcze szybkość 346 km./godz.

POLSKA

PÓŁ MILJONA KILOMETRÓW W POWIETRZU.

W dniu 8 sierpnia 1932 r. pilot Polskich Linij Lotniczych „Lot", p. Ludwik Tokarczyk, prowadząc samolot na linji Kraków — Warszawa, ukończył pół miljona kilometrów, które przebył w powietrzu w służbie pilota komunikacyjnego.

Pan Tokarczyk jest dziewiątym pilotem w Polsce, który osiąga tę olbrzymią ilość kilometrów powietrznych, przewyższającą znacznie 10 okrążeń kuli ziemskiej lub podróż na księżyc, w codziennych lotach, nie naraziwszy żadnego z przewożonych pasażerów na jakikolwiek szwank na zdrowiu.

Dzielnego pilota powitali w warszawskim porcie lotniczym przedstawiciele Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji oraz Zarząd P. L. L. „Lot" życząc mu dalszych setek tysięcy kilometrów podobłocznych ku chwale polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Podkreślić się godzi, iż jubileusze polskich pilotów komunikacyjnych są najlepszym dowodem pełnego bezpieczeństwa naszej komunikacji powietrznej, a fakt, że jubilaci, pełniąc zawód pilotów od lat dziesięciu, czują się jak najlepiej, świadczy o tem, że „latanie" jest najzupełniej zdrowe i bynajmniej nie wpływa ujemnie na organizm ludzki.

PRZEWOZY SAMOLOTOWE W LIPCU.

Samoloty P. L. L. „Lot" dokonywując w ub. miesiącu 604 przeloty, przewiozły: 1.575 pasażerów, 17.820 kg. bagażu, 20.456 kg. towarów, 3.493 kg. poczty, 1.872 kg. gazet.

W bieżącym miesiącu frekwencja na wszystkich naszych linjach komunikacji lotniczej, które jak wiadomo, obsługiwane są z pełnem bezpieczeństwem i bardzo wysoką regularnością, jest duża i wiele osób rezygnować musi z podróży powietrznej z powodu braku miejsc w samolotach.

Płk. Jerzy Kossowski w Ameryce

W dalekiem Cleveland w Stanach Zjednoczonych odbył się międzynarodowy meeting lotniczy, t. zw. „National Air Races", w którym wziął udział znany lotnik polski, as akrobatyki lotniczej, płk. Jerzy Kossowski, pilotując słynny samolot myśliwski „P. 11", konstrukcji ś. p. inż. Zygmunta Puławskiego, zbudowany w Państwowych Zakładach Lotniczych.

Płk. Kossowski wyruszył do Ameryki na pokładzie „Puławskiego", w towarzystwie dyrektora P. Z. L. p. Webera, konstruktora inż. Jakimiaka i mechanika p. Kotońskiego.

Dzielny nasz as spotkał się w Ameryce z niezwykle serdecznem przyjęciem, urządzonem mu przez dawniejszych towarzyszy broni ze słynnej eskadry kościuszkowskiej.

Gdy „Puławski" zbliżał się do portu, na spotkanie jego wyleciał na autogiro dawny członek eskadry por. Murray, okrążył kilkakrotnie okręt i rzucił na pokład wieniec kwiatów na znak pozdrowienia od dawnych towarzyszy broni...

Na przystani oczekiwali już przybycia okrętu wszyscy żyjący członkowie eskadry kościuszkowskiej, a więc płk. Castles, kpt. Chess, kpt. Speaks, porucznicy Maitland, Murray i Corsi.

Wyładowawszy samolot w Nowym Jorku, mechanik p. Kotoński przystąpił do zmontowania go, drogę morską bowiem „P. 11" odbył w skrzyniach, rozebrany na części.

Dnia 28 sierpnia płk. Kossowski miał wystartować z Nowego Jorku do Cleveland. W czasie zapuszczania motoru nastąpił jednak nieoczekiwany wybuch, który poparzył ciężko stojącego obok mechanika p. Kotońskiego i uszkodził samolot.

Po przyjeździe do Ameryki płk. Kossowski zamówił w jednej z firm miejscowych zbiornik ze zgęszczonem powietrzem, mającem służyć do zapuszczania silnika. Firma prawdopodobnie przez niedbalstwo, przysłała zamiast zgęszczonego powietrza, zgęszczony tlen. To było przyczyną wybuchu.

Ciężko poparzonego p. Kotońskiego musiano umieścić w szpitalu.

Samolot zdołano naprawić i płk. Kossowski odleciał do Cleveland. Tam wziął udział w wyścigu o nagrodę „Orła Białego" — „White Eagle Trophy", ofiarowaną przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Nagroda ta przeznaczona jest dla zwycięzcy specjalnej próby, polegającej na wzniesieniu się w jak najkrótszym czasie do wysokości 1.600 metrów oraz na zejściu z tej wysokości.

Nagroda Orła Białego przedstawia rzeźbę w marmurze dłuta prof. Jastrzębowskiego.

Rozgrywka tej nagrody nastąpiła w dn. 3 września. Do startu zgłosiło się prócz płk. Kossowskiego 13 zawodników.

Płk. Kossowski miał jednak pecha. Wskutek niezrozumienia regulaminu stracił 5 i pół sekundy i zajął dopiero czwarte miejsce. Błąd naszego asa, który w istocie osiągnął najlepszy czas, polegał na nieprawidłowem przeleceniu przed komisją sędziowską po zakończeniu próby. Płk. Kossowski musiał zawrócić i jeszcze raz przelecieć przed sędziami, już we właściwym kierunku. To jednak zajęło mu te właśnie fatalne pięć sekund i zepchnęło go na czwarte miejsce.

Pierwsze miejsce zajął amerykanin Davis w czasie 3 min. 11,85 sek., drugie — amerykanin Wodell, trzecie — lotnik rosyjski Siewierskij, występujący w barwach francuskich. Płk. Kossowskiemu policzono czas 3 min. 16,48 sek. chociaż w istocie czas jego wyniósł 3 min. 10,98 sek.

Podczas meetingu w Cleveland padł nowy rekord szybkości. Oto słynny lotnik amerykański mjr. James Doolitle osiągnął szybkość 486 km. 775 m. na godz. Doolitle bawił dwa lata temu w Warszawie wraz ze słynną eskadrą amerykańską Curtissa, zwaną „Latającym Cyrkiem".

OBRONA PRZECIWGAZOWA

CZY JESTEŚMY GOTOWI?

Od Autora.

Czy znasz czytelniku wyrażenie „śmiech przez łzy", jeżeli tak, pozwól, że o rzeczy poważnej, piszę częściowo na wesoło.

W Nr. 6 „Lotu Polskiego" ukazał się artykuł pod tytułem: „Broń chemiczna z perspektywy dziejów", zakończony przez autora półpytaniem, czy liczne obecnie akty międzynarodowe, mające na celu potępienie i zapobieżenie wojnie chemicznej spełnią swe zadanie.

Z przytoczonych w cytowanym artykule przykładów widać, że wydawane w ciągu wieków zakazy niczemu nie zapobiegły: wszelkie zawierane w tym względzie umowy były łamane tak, jak ostatnia przed wielką wojną umowa haska, zabraniająca użycia gazów, została złamana przez Niemców w 1915 roku. Z przykładów tych widać jak na dłoni całą beznadziejność owych zakazów, które zawsze obowiązywały słabych, nigdy silnych. Autor jednak z zebranego pracowicie materjału historycznego nie wyciągnął wniosków, postarajmy się go w tem wyręczyć.

Ludzkość, zupełnie jak gromadka dzieci, obiecuje sobie wzajemnie zachowywać się grzecznie. Czar tej zgody pryska jednak raz po raz, gdyż zawsze znajdzie się jakieś dziecko-naród zabijaka (Herrenvolk), który w pewnej dogodnej dla siebie chwili chce narzucić swą supremację innym, uważając zawarte uprzednio umowy za świstek papieru, którego nie można brać poważnie. Biada wtedy łatwowiernym, którzy nie przygotowali mocnych i odpowiednio uzbrojonych pięści.

My Polacy mamy pod tym względem własne dotkliwe doświadczenie. Już raz za takie zaufanie do pisanych traktatów oraz zaufanie do uczciwości sąsiadów, którzy te traktaty podpisali, zapłaciliśmy przeszło stuletnią niewolą. Przypuszczam, że nikt z nas nie zechce sprawdzać w tym wypadku słuszności przysłowia, które twierdzi, że do trzech razy sztuka.

Psychologja narodów niewiele odbiega od psychologji pojedyńczych ludzi, naiwność doświadczonych mężów stanu jest niekiedy rozbrajająca, niczem u prostaczka. Bo proszę przeczytać uważnie te biuletyny, telegramy własne i inne artykuły „przestępne", informujące nas niedawno o projektach rozbrojeniowych w Genewie. Czego to się tam nie projektowało: pomijając już gazy, które zgodnie wyklęto (to jednak nie przeszkadza, że wszystkie państwa zaopatrują w maski zarówno wojsko, jak i ludność cywilną, prawdopodobnie z nadmiaru wzajemnego zaufania) proponowano sobie wzajemnie zaniechać użycia w przyszłej wojnie (choć tyle szczerości, że się jednak przewiduje jakąś wojnę) lotnictwa, czołgów, ciężkiej artylerji i t. p. nowożytności.

Brak gotówki i drożyzna paszportów zagranicznych nie pozwoliła mi wyjechać do Genewy z własnym rewelacyjnym projektem. A szkoda, bo projekt mój jest naprawdę rewelacyjny i bije wszystkie rekordy, polega zaś na tem, że wszystkie państwa zawierają wzajemną umowę, zakazującą używania nietylko gazów, czołgów, samochodów i artylerji ciężkiej, ale wogóle broni palnej. Nie znaczy to jednak, abym wykluczał tem samem możliwość wojny i przypuszczał, że znikną razem z tym nakazem nieporozumienia między narodami i znana szczególnie u niektórych zachłanność. Dla rozstrzygania zatem ewentualnie wynikłych sporów projekt mój przewiduje wprowadzenie jedynie broni białej — wrócimy do mieczów i toporów, jako broni bardziej rycerskiej.

Ponieważ jednak plemię ludzie podobno dzisiaj scherlało i niema już wśród nas Ursusów, kładących byka za rogi, ani Jurandów ze Spychowa, wyrabiane dla wojska topory byłyby podobne do góralskiej ciupagi, miecze zaś niczem nie różniłyby się od kozików pasterskich. Oręż zatem wojenny, jak z tego widać, mógłby być używany w czasie pokoju do podpierania się, krajania chleba bądź majstrowania fujarki, dzięki czemu osiągnęłoby się tak pożądane zastosowanie broni wojennej w życiu pokojowem (a może odwrotnie). Oczywista, że wymieniona powyżej broń za wspólnem porozumieniem wyrabiana byłaby we wszystkich państwach według jednakowych wymiarów, żyjemy przecież w czasach standaryzacji, normalizacji i innych unifikacyj. Jestem pewien, że mój projekt byłby przyjęty jednogłośnie (proszę mi wybaczyć zarozumiałość). Ja jednak osobiście mam pewne obawy, które tu w zaufaniu czytelnikom zdradzę.

Oto pewnego pięknego dnia sąsiedzi nasi zapragnęli „wyrównać granicę", zastrzegam się, że broń Boże nie mam na myśli wojny. Taka ewentualność jest możliwa i precedens został zrobiony w Chinach, w których wogóle nie było wojny, a tylko zatarg, w wyniku którego pomimo, że słowo wojna nie było użyte, Chiny utraciły Mandżurję... Nasze wojska, które stanęły w obronie własnych granic, ponoszą klęskę za klęską, wreszcie przegrywamy... nieporozumienie (używam tego określenia, gdyż zdaje mi się delikatniejsze od słowa „zatarg", nie należy jednak zapominać, że będą tu tak samo zabici i ranni, którym niewątpliwie będzie przyjemniej ginąć w „nieporozumieniu" niż na wojnie). Skąd takie przypuszczenie — zapyta czytelnik — dlaczego mielibyśmy przegrać „nieporozumienie"? Dlatego, że my, jak zwykle lojalni i dotrzymujący zobowiązań, wykonaliśmy nasze ciupagi i koziki według przyjętych rozmiarów, gdy natomiast sąsiedzkie okazały się znacznie większe. Skarga nasza do Ligi Narodów czy innej Arki Przymierza o złamanie umowy nie odniosła skutku, gdyż sąsiedzi nasi dowiedli nam, że wspinanie się naprzykład na Alpy jest znacznie trudniejsze niż na Karpaty i z tego względu ciupaga ich, z uwagi na eksport w czasie pokojowym, musiała być wykonana znacznie większa i na dłuższym osadzona trzonie. Co do kozika dowiemy się, że znacznie łatwiej wyciąć fujarkę z wierzby, niż z sekwoi lub drzewa smoczego i kozik zatem naszych sąsiadów z uwagi również jedynie na eksport... musiał być obosieczny i odpowiednio większy. Takie oszustwo jest od wieków ulegalizowane. W taktyce wojskowej nazywa się to zaskoczeniem przeciwnika. Ale dosyć żartów. Nie po to człowiek wynalazł karabin maszynowy, aby go teraz porzucał i wracał do karabinów skałkowych, również nie zamieni napewna 42 cm. Berty na szwedzką „kolubrynę" z czasów Jana Kazimierza. Nie o narzędzie mordu bowiem chodzi, ale o sam fakt zabijania się wzajemnego ludzi. Dopóki sam fakt zbiorowego zabójstwa jest dopuszczalny, bez względu na to, czy czy nazwiemy to wybijanie się ludzi wojną, zatargiem, czy nieporozumieniem, dopóty nie może być mowy o poważnem traktowaniu jakichwolwiek ograniczeń na temat środków technicznych walki. Zanim o tem będzie mogła być mowa, trzeba przedtem nauczyć pewnych mordträgerów poszanowania traktatów, a przedewszystkiem poszanowania cudzej własności. Narazie do tego jeszcze bardzo daleko. Propagatorzy powszechnego rozbrajania i mąciciele pokoju w Europie, nasi sąsiedzi z zachodu zrzucili ostatnio zupełnie maskę, jaką nosili od 14 lat. Pozbywszy się okupacji Nadrenji i wykręciwszy się od płacenia długów wojennych realizują obecnie ostatnią ratę swych „pretensyj" — żądają dla siebie swobody zbrojeń..

Grożą, że o ile swoich roszczeń nie zrealizują na drodze umowy, gotowi są to zrobić z pogwałceniem traktatów przez siebie podpisanych, a wiemy, że w tem mają już wprawę. Jeżeli zwiększenie siły zbrojnej Niemiec doszłoby do skutku, nie jest dla nikogo tajemnicą, że skierowane to byłoby w pierwszym rzędzie przeciwko Polsce. Na okazję do „nieporozumienia" nie pozwoliliby nam długo czekać. Swoich agresywnych w stosunku do nas zamiarów nie starają się Niemcy nawet ukrywać, o czem świadczą przemówienia gen. Schleichera i innych mężów stanu.

Niewielu mamy obywateli, którzy nie zdawaliby sobie sprawy, że wojna, jaka wybuchnie, nie ograniczy się do walki na froncie, że frontem będzie cały kraj. Wszystkie nasze centra przemysłowe leżą w odległości nie większej, niż godzinę lotu od granic państwa. A więc nieledwie jednocześnie z wybuchem wojny eskadry nieprzyjacielskie postarają się złożyć nam wizytę u nas w domu... Lotnicy nieprzyjacielscy obok bomb kruszących i zapalających, będą posługiwali się bombami gazowemi.

Zamiast dowodzić ponownie bezwartościwości zakazów co do używania gazów, zacytujemy kilka autorytatywnych opinij w tej sprawie:

1) Niestała mieszana Komisja Ligi Narodów dla ograniczenia zbrojeń zakończyła swój raport do Ligi Narodów w r. 1924 następującą przestrogą: „Zreasumujemy jeszcze raz fakty: z jednej strony stale rosnące i coraz wszechstronniejsze użycie nauki dla celów wojny, z drugiej strony grożące niebezpieczeństwo — prawdziwie śmiertelne niebezpieczeństwo — dla narodu, który ufając traktatom i układom międzynarodowym uśpiłby swą czujność, aby się obudzić bezbronnym wobec nowej

broni. Dlatego wydaje się komisji bezwzględnie koniecznem, aby narody w całej pełni zrozumiały okropną istotę niebezpieczeństwa, które im zagraża".

2) Podczas ratyfikowania genewskiego zakazu wojny gazowej oświadczył holenderski minister obrony, że ratyfikacja tego protokółu nic nie zmieni ani w Holandji, ani w innych krajach w przygotowaniach biernych i czynnych do wojny.

3) Generał angielski H. Hartley wyznaje otwarcie w rozprawie o przyszłej wojnie: „Naród, który walczy o swe istnienie, zażąda wbrew wszelkim poprzednim umowom, czy wcześniej czy później, użycia wszelkich stojących mu do rozporządzenia środków, aby doprowadzić wojnę możliwie szybko do zwycięskiego końca. Nawet gdyby potrzeba było usprawiedliwienia, nie byłoby o nie trudno podczas wojny".

4) Również francuski generał Nudant w „Temps" pisze: „Nie wolno sobie imaginować, że genewski zakaz wojny gazowej przeszkodzi w przyszłości wojującym w wyczerpującem użyciu broni chemicznej, szczególnie w prowadzeniu wojny aero-chemicznej".

Jak z tego widzimy, złudzeń niema żadnych — gazy będą niewątpliwie użyte przez przeciwnika. I tu dochodzimy do sedna sprawy. Większość społeczeństwa dziwnie biernie odnosi się do wszelkich poczynań L. O. P. P., zmierzających do uświadomienia jak najszerszych warstw ludności co do istoty niebezpieczeństwa i sposobów obrony przed napadami lotniczo-gazowemi. Wszystko oczywiście pokrywa się kryzysem. Trudno jednak nie zwrócić uwagi na to, że ten kryzys dziesięciokrotnie silniej gnębi Niemców, jednak dziwnie nie przeszkadza im śpieszyć z ofiarami na potrzeby już nie obrony własnej, a związane z przygotowaniami napaści na sąsiadów.

Jeżeli sobie uprzytomnimy, że każdy dorosły obywatel powinien posiadać maskę przeciwgazową, każde miasto, ośrodek przemysłowy, czy poszczególne wytwórnie powinny posiadać wyszkolone i wyekwipowane drużyny odkażające, ratownicze, służbę obserwacyjno-alarmową, pogotowie techniczne, obznajomione z warunkami, w jakich im przyjdzie pracować, odpowiednią do liczby mieszkańców i właściwości środowiska ilość pomieszczeń uszczelnionych i t. d. i t. d., dojdziemy do wniosku, że do zrealizowania tego minimalnego programu obrony jest nam jeszcze daleko. A przecie od naszego przygotowania będzie zależało, jakie żniwa będą mieli lotnicy nieprzyjacielscy. Na przygotowanie jednak tej obrony teraz jest czas, nie będzie go natomiast z chwilą wybuchu wojny; dla bardzo wielu będzie już wtedy zapóźno. Optymistom, którzy nie chcą pamiętać o naszem doświadczeniu historycznem, twierdząc, że historja się nie powtarza, należałoby przypomnieć, że istotnie nie powtarza się w stosunku do społeczeństw, które potrafią z otrzymanej nauki wyciągnąć odpowiednie wnioski, my zaś należymy do tych, o których się mówiło: mądry Polak po szkodzie...

Zważywszy obecną sytuację polityczną i apetyty naszych sąsiadów powinniśmy wszyscy zgodnie stanąć do pracy nad przygotowaniem obrony wnętrza kraju. Kogo jeszcze brak w szeregach L. O. P. P. ten powinien się w nich znaleźć czemprędzej, pamiętając, że robi to przedewszystkiem w interesie własnym i swoich najbliższych. Liga niewątpliwie dołoży ze swej strony starań, aby ta część programu, którą można wykonać bez specjalnych ustaw (wyszkolenie i zaopatrzenie w sprzęt, organizacje drużyn) mogła być zrealizowana w jak najszybszem tempie. Bezpieczni poczujemy się dopiero wówczas, gdy na postawione pytanie: Czy jesteśmy gotowi? — będziemy mogli odpowiedzieć twierdząco.

A. Zieliński

KRONIKA O. P. L. G.

FRANCJA

SPRAWNOŚĆ FRANCUSKIEJ OBRONY PRZECIWLOTNICZEJ.

W ostatnich manewrach lotniczych, odbytych na pograniczu francusko-niemieckiem pod koniec ubiegłego miesiąca, w których wzięły udział wszystkie pułki lotnicze armji francuskiej, poddano próbie sprawność działania obrony przeciwlotniczej. Atak „nieprzyjacielskich" sił lotniczych na dworce kolejowe, wielkie piece w przemyśle metalurgicznym lotaryńskim, elektrownie miejskie i inne instytucje użyteczności publicznej, nie powiódł się. Pewnej części samolotów napastnika udało się przedrzeć przez linje obronne i osiągnąć punkty ataku. Tutaj jednak wzięte przy blasku reflektorów w krzyżowy ogień ciężkich karabinów maszynowych zmuszone były jak najszybciej rejterować nie wykonawszy zadania.

Z napadów lotniczych wykonanych na cały szereg miast udało się „nieprzyjacielowi" wykonać niepostrzeżony nalot tylko na Reims. Po zbombardowaniu ważniejszych objektów miejskich i przemysłowych eskadra wycofała się bez przeszkód do Nancy.

NOWE TYPY SCHRONÓW PRZECIWGAZOWYCH.

Po defiladzie w dn. 14 lipca r. b. marszałek Petain, przy udziale przedstawicieli świata wojskowego i politycznego oglądał na podwórcu pałacu Inwalidów nowe typy schronów przeciwgazowych. Schrony te budował płk. Bruère, który specjalizował się w zagadnieniach obrony przeciwgazowej. W schronach, o których mowa, obok butli z tlenem, służących do odświeżania zużytego powietrza, znajdują się jeszcze aparaty tlenowe, dzięki czemu przebywanie w schronie może trwać dosyć długo (w razie potrzeby nawet kilka dni). Pozatem znajduje się tam skład żywności, materjałów aptecznych, odkażających i t. d.

Jednocześnie demonstrowano model małego schronu ruchomego, w rodzaju opancerzonego blokhauzu, w którym zastosowano wszystkie zdobycze obrony przeciwgazowej.

NIEMCY

WYKORZYSTANIE MASEK WOJENNYCH DO ĆWICZEŃ.

Po wielkiej wojnie pozostały w Niemczech znaczne zapasy skórzanych masek przeciwgazowych, które nie mogły być już wykorzystane przez armję niemiecką, zaopatrzoną w sprzęt nowszego typu. Maski te przeznaczono obecnie do wyszkolenia ludności cywilnej. Na reprodukowanych obok zdjęciach widzimy wyposażonych w te właśnie maski: oddział straży ogniowych oraz drużynę odkażającą na ostatnich wielkich ćwiczeniach obrony przeciwlotniczo-gazowej, odbytych w Prusach Wschodnich. Podajemy również obok zdjęcie do notatki p. t. „Charakterystyczny dokument", zamieszczonej w Kronice O. P. L. G. z ubiegłego miesiąca. Zdjęcie to nie zostało zamieszczone w poprzednim numerze wskutek uszkodzenia kliszy.

ROSJA

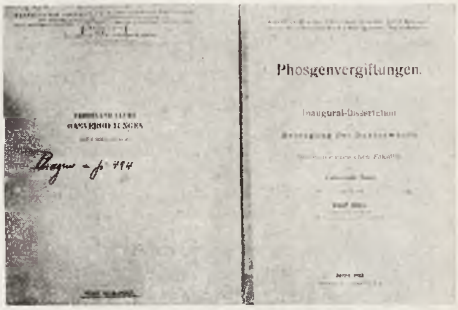
SPRAWA ZMIANY OBECNEGO TYPU MASKI PRZECIWGAZOWEJ

Jak wiadomo w powojennej, rosyjskiej masce przeciwgazowej, przeznaczonej na użytek wojska, zmieniony został jedynie pochłaniacz. Dostosowano go mianowicie do wymagań nowoczesnych i połączono z maską właściwą elastyczną rurą oddechową. Maska właściwa natomiast nie uległa żadnym modyfikacjom i wyrabiana jest nadal w kształcie jak gdyby gumowego worka (bez taśm), okrywającego twarz i głowę.

Zaletą maski tego typu jest dobre jej uszczelnienie na szerokiej powierzchni, łatwość nakładania, — pozatem jednak posiada ona również szereg wad, miano-



Maski przeciwgazowe: pierwsza od lewej rosyjska, środkowa — niemiecka, prawa włoska



Charakterystyczny dokument (p. obok)

wicie powoduje zbyt duży ucisk, silne pocenie się, wreszcie wskutek skośnego ustawienia szybek okularowych pole widzenia jest mocno ograniczone.

W związku z tem obecnie na łamach fachowych pism rosyjskich prowadzona jest dyskusja nad koniecznością zmiany dotychczasowej maski przeciwgazowej na typ maski zachodniej. Jeżeli głosy te zostaną uwzględnione przez miarodajne czynniki wojskowe, to będące obecnie na wyposażeniu wojska maski, w miarę produkcji nowych, byłyby oddane częściowo ludności cywilnej, częściowo użyte jako maski przemysłowe. Należy zaznaczyć, że taka zamiana nie nastęczałaby wielkich trudności biorąc pod uwagę rozbudowę przemysłu, który ostatnio zaczął być zaopatrywany w maski typu wojskowego (dotychczasowego) z pochłaniaczami przemysłowemi. Dla porównania reprodukujemy obok zdjęcie trzech masek, w czem 1 rosyjska i 2 typu zachodniego.

STANY ZJEDN. A. P.

LIŚCIE POMIDORA WYKRYWACZAMI GAZÓW TRUJĄCYCH.

Jak donosi prasa włoska („Il Pompiere Italiano") do wykrywania obecności gazów trujących w łodziach podwodnych marynarki amerykańskiej zastosowano z bardzo dodatnim wynikiem pomidory (rośliny, nie owoce), które okazały się doskonałemi wykrywaczami gazów i zastąpiły używane dotychczas do tego celu kanarki i białe myszy.

Własności wykrywania gazów przez pomidory wykrył uczony amerykański prof. W. Crocker w Boyce Thomson Institute, który prowadził badania nad wpływem gazu świetlnego na rośliny. Zaobserwował on mianowicie, że już przy bardzo niewielkiem stężeniu gazu w powietrzu pomidor traci liście.

Jak się okazało przy dalszych badaniach, wrażliwość pomidorów na gazy trujące jest w przybliżenin 200 razy większa niż wrażliwość zmysłu powonienia ludzkiego, 60—100 razy większa, niż wrażliwość kanarków i białych myszy i 50 razy większa od wszelkich używanych dotychczas wykrywaczy chemicznych. Prof. Crocker podjął obecnie dalsze badania co do zachowania się roślin w stosunku do innych gazów.

WŁOCHY

OBRONA PRZECIWLOTNICZA NA MORZU.

W drugiej połowie sierpnia odbyły się na morzu Śródziemnem wielkie manewry floty włoskiej, koło których skoncentrowana została uwaga nietylko prasy włoskiej, lecz i opinji zagranicznej.

Najciekawszym momentem był napad samolotów „nieprzyjacielskich" na rejon koncentracji przeciwnika. Napad wykonany był w warunkach trudnych, gdyż samoloty miały znaczną przestrzeń do przebycia od swej bazy. Eskadra morska przewidując tego rodzaju napad, przygotowała odpowiednie środki obrony przeciwlotniczej. Z chwilą zawiadomienia o zbliżaniu się samolotów nieprzyjacielskich, zasłona dymowa otoczyła port, uniemożliwiając dokonanie obserwacji i sprowadzając bombardowanie do problematycznego rzucania bomb na ślepo. Niezależnie od tego akcję samolotów bombardujących utrudniały liczne automatyczne działka przeciwlotnicze kal. 49 mm. strzelające do wysokości 7.000 m. z szybkością 60 strzałów na minutę.

Drugie ćwiczenie polegało na zbombardowaniu przez lotnictwo eskadry płynącej na pełnem morzu z szybkością około 20 węzłów. Okręty broniły się każdy ogniem 16 dział strzelających na wysokość 6.000 metrów oraz 8 działek automatycznych kal. 49 mm i 8 karabinów maszynowych kal. 13 mm.

Z pośród aparatów, które wzięły udział w ćwiczeniach, na pierwsze miejsce wysunęły się samoloty bombardujące o wielkim zasięgu.



Niemiecka ochotnicza drużyna odkażająca na ćwiczeniach w Prusach Wschodnich



Ta sama drużyna przy nakładaniu masek

NOWA PLACÓWKA L. O. P. P.

Dnia 13 b. m. odbyło się uroczyste poświęcenie „Ośrodka propagandowego Zarządu Głównego L. O. P. P.", mieszczącego się w Warszawie przy ul. Św.-Krzyskiej 12 (p. Biuletyn) Pierwsza fotografja po środku: frontowe wejście do „Ośrodka propagandowego"; z lewej: chwila po poświęceniu lokalu; po-środku prezes Zarządu Gł. L.O.P.P. dr. Martynowicz, obok wicemin. Korsak oraz wicemin. Gallot i inż. Zienkiewicz. Z prawej: siedzi prezes dr. Martynowicz, obok w.-prezes Zarz. Gł. pos. Starzak i sędzia Falkiewicz z grupą współpracowników Zarządu Gł. L. O. P. P.







KONFERENCJA F. A. I. W HADZE

W dniach 5—9 września r. b. obradowała w Hadze najwyższa międzynarodowa magistratura sportu lotniczego: Federation Aéronautique Internationale, znana w skrócie pod nazwą: F. A. I.

Do F. A. I. należy 33 państw, reprezentowanych przez swe Aerokluby.

W obradach brali udział przedstawiciele aeroklubów następujących państw: Anglji, Argentyny, Austrji, Belgji, Czechosłowacji, Egiptu, Niemiec, Hiszpanji, Stanów Zjednoczonych, Francji, Grecji, Węgier. Włoch, Japonji, Holandji, Polski, Portugalji, Rumunji, Szwecji, Szwajcarji, Turcji i Jugosławji.

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej był reprezentowany przez wiceprezesa A. R. P. ppłk. Czesława Filipowicza, dyrektora Dep. Lotnictwa Cywilnego Min. Komunikacji i przez sekretarza generalnego A. R. P. mjr. dypl. Bogdana Kwiecińskiego.

Obrady zostały uroczyście otwarte w pięknej, historycznej sali, t. zw. „Ridderzaal" w Hadzie, miejscu solennych inauguracyj różnych międzynarodowych kongresów.

Podczas otwarcia odbyło się uroczyste wręczenie wielkiego złotego medalu F.A.I. dr. Eckenerowi, znanemu komendantowi „Zeppelina".

Sam kongres pracował w salach Kurhausu w Scheveningen.

Tematy obrad dotyczyły szeregu żywotnych spraw, odnoszących się do wszystkich dziedzin sportu lotniczego tak motorowego, jak i balonowego.

Specjalnie interesującemi były obrady, dotyczące: proponowanych zmian statutu F.A.I., przepisów obowiązujących przy zgłaszaniu i uznawaniu rekordów międzynarodowych i rozmowy w związku z przyszłym Challenge'm.

Trzy kluby narodowe wystąpiły z wnioskami, które były dyskutowane w czasie kongresu, a mianowicie: Aeroklubu Belgijskiego — w sprawie zawodów międzynarodowych, Holenderskiego — w sprawie przepisów immatrykularnych dla balonów kulistych i Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej — w sprawie uzupełnienia listy uznanych przez F. A. I. międzynarodowych rekordów — rekordami szybkości wznoszenia się.

Wniosek A. R. P. był zgłoszony z odpowiedniem uzasadnieniem konieczności zwrócenia uwagi w sporcie lotniczym nietylko na szybkość w kierunku poziomym, lecz również i pionowym, jako możności poruszania się specjalnej dla statków powietrznych.

Szczegółowe sprawozdanie z powziętych uchwał podamy w następnym numerze.

A.

Tragiczny zgon najszybszego lotnika świata

Nad cichemi wodami włoskiego Lago di Garda wydarzyła się śmiertelna katastrofa lotnicza, w której zginął najszybszy lotnik świata, oficer awiacji włoskiej, porucznik pilot Neri.

Por. Neri dokonywał nad jeziorem Garda prób na wodnosamolocie najnowszej konstrukcji włoskiej, o czem pisaliśmy obszernie w Nr. 7 „Lotu Polskiego".

W czasie treningu najszybszy lotnik świata zdołał osiągnąć zawrotną szybkość 745 km. na godz., bijąc nieoficjalnie rekord szybkości dla wodnosamolotów, ustanowiony w dn. 29 września 1931 r. przez porucznika angielskiej awiacji morskiej Stainforth'a, a wynoszący 676 km. na godz.

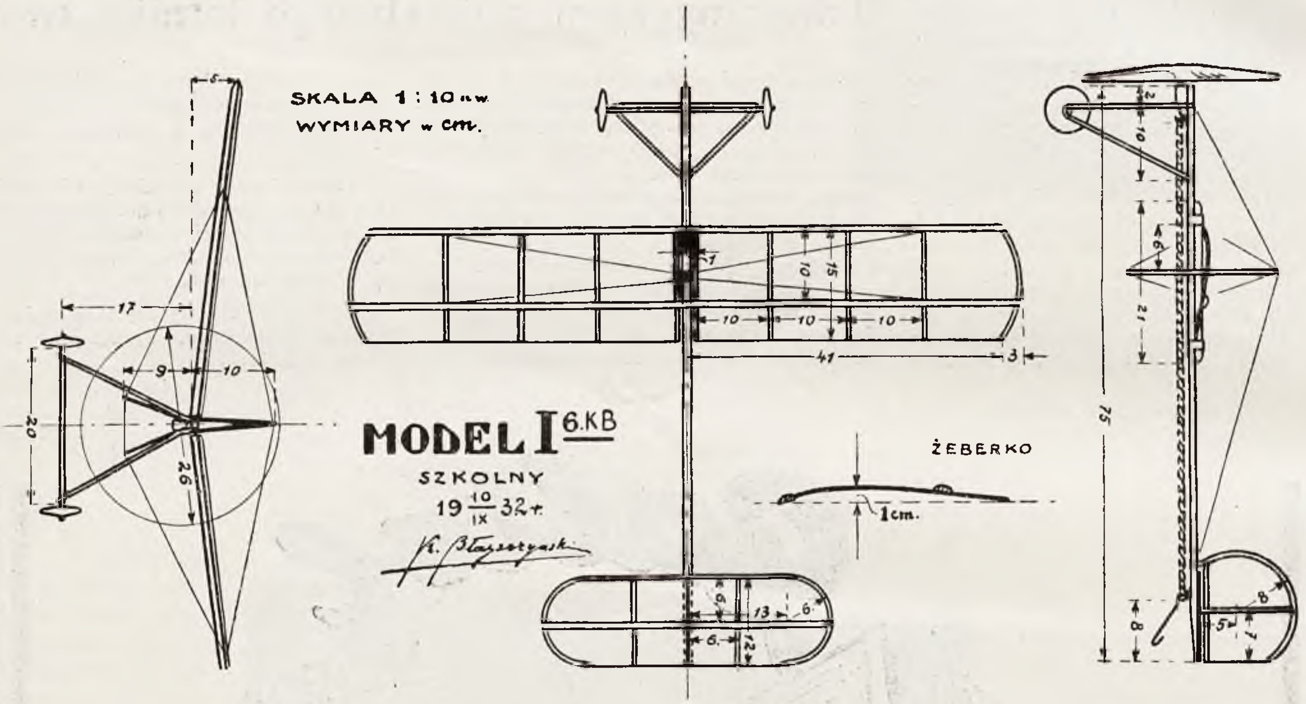
Przed pojęciem oficjalnej próby pobicia tego rekordu por. Neri dokonywał szeregu lotów treningowych i próbnych, zamierzając doprowadzić szybkość swego samolotu do 800 km. na godz.

Próby te skończyły się tragicznie. Najszybszy lotnik świata zginął przy sterach swego samolotu.

MODEL I 6 K. B.
(SZKOLNY)

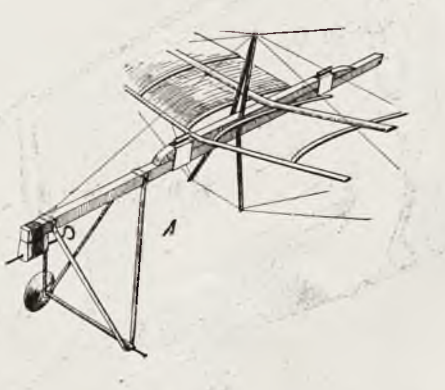
KONSTRUKCJI K. BŁASZCZYŃSKIEGO.

Modelarstwo, które do tego stopnia się rozwinęło, że dociera obecnie do najdalszych zakątków naszego kraju, napotyka nieraz na liczne trudności, które winny być w miarę możności usunięte. Jedną z takich poważnych przeszkód jest zupełny brak odpowiednich rysunków i opisów dla budowy początkowych i łatwych modeli. Na brak ten w szczególności skarży się szerszy ogół młodzieży, jak również i cały szereg instruktorów, którzy mają poważny kłopot z doborem odpowiedniego typu modeli. Licząc się z powyższemi względami, uważam, że będzie na czasie opis mojego nowego modelu szkolnego.



Przystępując do budowy modelu, koniecznem jest narysowanie naturalnej wielkości planu, według którego wykonuje się poszczególne części składowe modelu. Pierwszą czynnością, oczywiście, będzie przygotowanie i dobór odpowiedniego materjału, jaki użyjemy do budowy danego modelu. Następnie rozpoczynając budowę trzeba sobie uprzytomnić, że model jest niczem innem, jak tylko zmniejszonym samolotem, lecz nieco prostszej i prymitywniejszej konstrukcji, tem samem musi on posiadać te same właściwości lotu, co i duży samolot. Mianowicie chodzi o to, że na danej powierzchni skrzydeł może być uniesiony pewien ciężar, i o ile całkowita waga modelu będzie za duża, to taki model, rzecz prosta, nie będzie mógł dobrze latać. Zatem chcąc osiągnąć dobre rezultaty swej pracy, trzeba zwrócić uwagę na lekkie i staranne wykonanie modelu.

Skrzydło modelu I-6 KB. wykonane jest z 2-ch listewek olszowych, które tworzą dwie podłużnice przek. 6x2 mm., opiłowane zgóry na pół-okrągło. W przedniej listewce w odpowiednich miejscach robi się nacięcia końcem ostrego scyzoryka. Żeberka wykonane z bambusu przekr. 3x1 mm. z jednego końca zaostrza się na płask i obsadza na klej w nacięciach przedniej podłużnicy, drugą listewkę przykleja się i przywiązuje nićmi na wierzchu do żeberek. Wiązania robi się nitką pojedyńczo i możliwie gładko, tak, aby supełki zbytnio nie wystawały. Szkielet skrzydła przed oklejeniem wyrównywuje się z wszelkich skrzywień i wichrowatości, nagrzewając nad płomieniem świecy lub lampki spirytusowej i jednocześnie wygina się żeberka do żądanej krzywizny. Statecznik poziomy posiada przednią krawędź wykonaną z bambusu, odpowiednio wygiętą, grub około 1,5 mm. Żeberka i środkowa podłużnica drewniana są tak samo wykonane i przymocowane jak w



skrzydle. Statecznik pionowy wykonany jest całkowicie z bambusu.

Skrzydło i statecznik okleja się od dołu kolorowym papierem pergaminowym, przyczem należy zwrócić uwagę, aby papier był lekko naciągnięty i nie pomarszczony. Kadłub modelu tworzy beleczka drewniana przekr. 6x7 mm., zaopatrzona z przodu w obsadę do śmigła, a z tyłu w haczyk do zaczepienia gumy, zgięty z drutu żelaznego grub 1 mm.; jednocześnie przedłużenie haczyka wykorzystane jest jako tylnia płoza.

Podwozie wykonane jest całkowicie z trzciny-petiku przekr. 4 mm. i przymocowane zapomocą nici i kleju w odpowiednich miejscach do belki kadłuba. Drewniane kółka obsadza się na gwoździkach, wbitych w ośkę podwozia. Skrzydło ulokowane jest na t. zw. suwaku, czyli odpowiedniej długości beleczce przekr. 6x6 mm. przymocowanej zapomocą skówek z blachy aluminjowej do belki kadłuba. Przymocowując skrzydło do suwaka, należy zwrócić uwagę, aby przednia krawędź była podniesiona o 6 mm. wyżej od tylniej, co tworzy żądany kąt natarcia skrzydła dla danego modelu. W celu usztywnienia skrzydeł do suwaka przymocowany jest wspornik, składający się z 2-ch nieco grubszych od żeberek bambusików, rozchylonych od dołu, do których przywiązane są nici biegnące od podłużnic skrzydła. Przy usztywnieniu nićmi trzeba zwrócić uwagę, aby przednia i tylnia krawędź skrzydła wzajemnie się pokrywały.

Śmigło średn. 26 cm. obracane jest przez 6—8 nitek gumowych przekr. 2x2 mm. Waga całego modelu wynosi około 130 gr. Środek ciężkości modelu winien się znajdować mniej więcej w jednej trzeciej skrzydła, licząc od przedniej krawędzi.

Od Redakcji

W artykule p. t. „Ludzie-ptaki" zamieszczonym w numerze poprzednim omyłkowo opuszczono ustęp następujący:

„Poza klasyfikacją zasadniczą w konkursie wyczynowym premjowano jeszcze ilość lotów, w których pilot przekroczył wysokość 300 m. na poz. startu. Otóż na liście premjowanych znalazło się 10 pilotów, najlepszych pilotów żaglowych Niemiec, wśród nich na piątem miejscu był inż. S. Grzeszczyk. Ten wynik mówi sam za siebie.

Zdjęcia z Rhön zostały dokonane przez mjr. Stachonia.

ODEZWA

Ligi Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej — Aeroklubu R. P.

stojące pod Wysokim Protektoratem Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej

OBYWATELE!

Wielki wyczyn ś. p. Żwirki i Wigury dał nam Polakom zaznać uczucia wspaniałego triumfu. Polska wola zwycięstwa i rozum polskiego technika okazały się wyższe od woli i rozumu pierwszych narodów Europy.

Odnieśliśmy triumf, o jakim do niedawna nie śmieliśmy marzyć. Dzięki lotnictwu, Polska jest dziś na ustach całego świata.

Zwycięstwo Żwirki i Wigury powiało ku nam tchnieniem radosnego optymizmu i utwierdziło wiarę we własne siły, tę twórczą wiarę, bez której niema postępu, niema wielkich czynów.

Zapaliła się cała Polska od Gdyni do Karpat, od granicy niemieckiej do bolszewickiej chęcią czynu i ofiary, wolą potężną niewypuszczenia z rąk zwycięstwa.

I oto w chwili największego napięcia radości i entuzjazmu, gdy miljony polskich serc, rąk, ust i piór dawały wyraz i folgę uczuciu... uderzył grom!

Przeraźliwie szybka, nieprawdopodobna, niemożliwa do uwierzenia śmierć zabrała Polsce Jej wyśnionych bohaterów.

OBYWATELE!

Twardy los, zrządzenie Opatrzności, zabrały nam Żwirkę i Wigurę, zabrały żywy symbol, lecz nie wyrwą nam z serc woli czynu i zwycięstwa; przekują nam szał radości zaślubiony z przeraźnym bólem w szary, codzienny, długotrwały, wieczny czyn!

OBYWATELE!

Tysiąc celów i krocie złotych nagromadzonych, tysiąc myśli i projektów zrodzonych po triumfie i śmierci Żwirki i Wigury złączmy w jedną całość!

Wielu zamiarom nie podołamy, jeden lub dwa spełnimy.

Przyszłe Międzynarodowe Zawody Samolotów Turystycznych, odbędą się w Polsce w 1934 r.

Będzie je organizował Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej.

Niżej podpisana Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej ze swemi Wojewódzkimi Komitetami, Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej z wszystkimi afiljowanemi Klubami Lotniczemi pod przewodnictwem p. Ministra Komunikacji inż. Michała Butkiewicza zawiązali *„Komitet Fundacji ku Czci ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury“*.

Komitet postanowił płynące ze wszelkich warstw społeczeństwa i zrzeszeń fundusze i składki przeznaczyć na następujące cele:

I. Ufundowanie kapitału, którego odsetki pobierać będzie wdowa po ś. p. por. Żwirce, celem zapewnienia wychowania i wykształcenia pozostałego syna.

II. Ufundowania stałej nagrody im. por Żwirki i inż. Wigury dla zwycięzcy pilota w dorocznych krajowych zawodach lotniczych, oraz idąc po linji życzeń zmarłych bohaterów przeznaczyć na:

III. Budowanie samolotów polskich na Zawody Międzynarodowe 1934 r.

IV. Wreszcie w razie trwania Komitetu poza 1934 r. na cele konstrukcji nowych samolotów, motorów i na rozwój lotnictwa sportowego.

Komitet wzywa całe społeczeństwo do organizowania w łonie wszelkich instytucyj i zrzeszeń podkomitetów, celem zbierania składek oraz przekazywania ich za pośrednictwem L. O. P. P. i Aeroklubów lub bezpośrednio na konto czekowe do P. K. O. Nr. 27027 *„Komitetu Fundacji ku Czci ś. p. por. Franciszka Żwirki i ś. p. Stanisława Wigury“*.

Komitet zdawać będzie społeczeństwu sprawozdanie drogą prasową z postępu akcji i realizacji wymienionych celów.

„KOMITET FUNDACJI KU CZCI Ś. P. POR. FRANCISZKA ŻWIRKI i INŻ. STANISŁAWA WIGURY“

PRZEWODNICZĄCY: *Pan Min. Kom. Inż. M. Butkiewicz*

PREZYDJUM ZARZ. GŁÓWNEGO L.O.P.P.:

Prezes	*dr. Zenon Martynowicz*
Vice-prezesi	*płk. Czesław Filipowicz*
„	*płk. Kazimierz Moniuszko*
„	*pos. Władysław Starzak*
Sekretarz	*nacz. Mieczysław Myśliński*
Skarbnik	*nacz. Adam Nowodworski*

ZARZĄD GŁÓWNY AEROKLUBU R. P.:

Prezes	*ks. Janusz Radziwiłł*
Vice-prezesi	*płk. dypl. Ludomił Rayski*
„	*bar. St. Rosenwerth*
„	*płk. Czesław Filipowicz*
Sekretarz gen.	*mjr. dypl. Bogdan Kwieciński*
Skarbnik	*kpt. Zygfryd Piątkowski*
Członkowie:	*rektor Tad. Pruszkowski*
„	*dyr. Wacław Makowski*
„	*dr. Karol Vacqueret*

PREZESI KOMITETÓW WOJEW. L.O.P.P.:

Kom. Wojew.	w	Białymstoku	— *woj. M. Zyndram-Kościałkowski*
„ „	„	Brześciu n/B.	— *vice-woj. Z. Skrzyński*
„ „	„	Katowicach	— *wojewoda M. Grażyński*
„ „	„	Krakowie	— *wojewoda M. Kwaśniewski*
„ Kolej.	„	Krakowie	— *inż. płk. Al. Bobkowski*
Kom. Wojew.	„	Lublinie	— *prezes Sądu Apel. B. Sekutowicz*
„ „	„	Lwowie	— *inż. Stanisław Rybicki*
„ „	„	Łodzi	— *mec. Alfred Biłyk*
„ „	„	Kielcach	— *dr. Adam Kroebl.*
„ „	„	Łucku	— *woj. H. Józewski*
„ „	„	Nowogródku	— *woj. W. Kostek-Biernacki*
„ „	„	Poznaniu	— *woj. Roger. hr. Raczyński*
„ „	„	Stanisławowie	— *inż. Leon Kuźmiński*
„ „	„	Toruniu	— *gen. Stefan Pasławski.*
„ „	„	Tarnopolu	— *vice-woj. K. Gintowt-Dziewałtowski*
„ „	„	Wilnie	— *vice-wojewoda Marjan Jankowski*
„ Kolej.	„	Wilnie	— *inż. Włodzimierz Budkiewicz*
„ Wojew.	„	Warszawie	— *płk. Kazimierz Moniuszko*
„ Kolej.	„	„	— *radca St. Floryanowicz*
„ Stołecz.	„	„	— *inż. Edward Zienkiewicz*

PREZESI AEROKLUBÓW i KLUB. LOTN.:

Aeroklubu Warszawskiego	— *pos. Jan Rudowski*
„ Wileńskiego	— *por. Bron. Zakrzewski*
„ Poznańskiego	— *inż. Stanisław Ruciński*
„ Lwowskiego	— *prof. inż. Tad. Geisler*
„ Krakowskiego	— *płk. inż. Al. Bobkowski*
„ Akad. w Gdańsku	— *p. Heljodor Drygas*
Kl. Lot. W.P.S. w Białej Podl.	— *inż. Jerzy Teissayre*
„ „ Lubelskiego	— *inż. Tadeusz Gumowski*
„ „ Łódzkiego	— *płk. dypl. M. Rotarski*
„ „ Śląskiego	— *inż. M. Przybylski*

Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej

BIULETYN

Nr. 9 (63)

16.VII — 15.IX.1932



Ś. P. POR.-PIL. FRANCISZEK ŻWIRKO i Ś. P. INŻ.-PIL. STANISŁAW WIGURA
zginęli śmiercią lotników dn. 11 września 1932 r.

Ś. p. FRANCISZEK ŻWIRKO

PORUCZNIK — PILOT

ur. się na Wileńszczyźnie w Święcianach w r. 1895. Do szkół uczęszczał w Wilnie.

Już na długo przed swym ostatniem zwycięstwem w Chollenge'u był jedną z najpopularniejszych postaci w naszem lotnictwie sportowem. Stało się to w związku z jego długoletnią pracą nad rozwojem naszego lotnictwa sportowego. Pracując w niem już to jako organizator-instruktor, już to jako zawodnik w licznych zawodach lotniczych, osiągając zawsze pierwsze miejsce, co stało się niemal przysłowiowem. We wszystkich zawodach brał sobie za towarzysza inż. Wigurę, z którym łączyły go szczególnie serdeczne stosunki. Latali wyłącznie na samolotach typu R. W. D., których zalety por. Żwirko szczególnie sobie cenił. Por Żwirko służył w lotnictwie od r. 1917. W czasie wojny powołany został do armji rosyjskiej, skąd, po utworzeniu korpusu polskiego w Rosji, wstępuje w szeregi armji polskiej, w której pozostaje aż do chwili śmierci. Szkołę pilotów ukończył w listopadzie 1923 r. w Bydgoszczy. Wyższą Szkołę Pilotażu w maju 1924 r. w Grudziądzu. Prace w lotnictwie sportowem rozpoczyna jako oficer łącznikowy przy Aeroklubie Akademickim w Warszawie, zaskarbiając sobie ogólny szacunek i przywiązanie młodzieży akademickiej garnącej się do lotnictwa. Później pełni kolejno funkcje Komendanta Centrum Przysposobienia Wojskowego Lotniczego w Łodzi i kierownika wyszkolenia w pilotażu w Centrum Wyszkolenia Oficerów Lotnictwa w Dęblinie. W r. 1929 dokonuje wraz z inż. Wigurą pięknego przelotu wokół Europy na samolocie R. W. D. 2. Później — mając zawsze za towarzysza, inż. Wigurę i lecąc zawsze na samolotach R. W. D. — zdobywa I-sze nagrody: w „Lotach Południowo-Zachodniej Polski" 1929 i 1930, w 3 i 4 Krajowym Konkursie Samolotów Turystycznych. Brał udział w Challenge'u de Tourisme International 1930.

W Challenge'u 1932, po zaciętej walce z współzawodnikami niemieckimi, zajmuje pierwsze miejsce, zdobywając dla Polski puhar międzynarodowy i zaszczyt organizowania następnych Zawodów Międzynarodowych. Por. Żwirko projektował sobie w przyszłym tygodniu zaatakować międzynarodowy rekord wysokości w kategorji samolotów lekkich, który przejściowo w roku 1929 należał do niego.

Dokonując lotów po kraju, oddawał nieocenione usługi lotnictwu sportowemu, propagując je wśród najszerszych mas społecznych, dla których był symbolem, zwycięsko podążającego w rozwoju lotnictwa polskiego.

Niezwykle ujmujący swą skromnością z jaką przyjął swe wielkie zwycięstwo w Challenge'u, oraz swą pogodą ducha i prostotą — por. Żwirko podbijał sobie serca rodaków, dla których śmierć Jego urosła do miary straty narodowej.

Ś. p. STANISŁAW WIGURA

INŻYNIER—MECHANIK—PILOT

ur. 9 kwietnia 1903 r. w Warszawie. Wykształcenie średnie pobierał w gimnazjum im. Zamojskiego w Warszawie, odkąd datuje się jego przyjaźń z drugim współkonstruktorem R. W. D. inż. Stan. Rogalskim. W r. 1920 jako uczeń 7ej klasy wstępuje na ochotnika do armji polskiej i tutaj służąc w 8-ym pułku art. pol. poznaje trzeciego ze swych przyszłych bliskich współpracowników, J. Drzewieckiego.

Po ukończeniu kampanji przeciwbolszewickiej wraca do szkoły i uzyskuje maturę w r. 1921. Wstępuje na Wydział Mechaniczny Politechniki Warszawskiej. Od wczesnej młodości interesuje się lotnictwem i od zarania lotnictwa sportowego polskiego, bierze czynny udział w jego organizacji.

W r. 1929 uzyskuje na Politechnice Warszawskiej dyplom inżyniera-mechanika, w Aeroklubie Akademickim w Warszawie zaś dyplom pilota sportowego.

W tymże roku startuje razem z por. Żwirko do pierwszego polskiego lotu turystycznego wokół Europy, na samolocie swojej konstrukcji R.W.D. 2. Od tego czasu stanowi wraz ze Żwirko nierozłączną i przodującą we wszystkich zawodach załogę RWD. Zajmują pierwsze miejsca w szeregu ważnych zawodów krajowych, jako „Lot Południowo-Zachodniej Polski" 1929/30 oraz Krajowe Konkursy Samolotów Turystycznych 1930 i 1931 r. Uczestniczą w Challenge'u 1930, nie kończą jednak rajdu na skutek defektu silnika.

W Challenge'u 1932 osiągają w ciężkiej konkurencji pierwsze miejsce, przyczyniając się do niebywałego rozsławienia lotnictwa polskiego.

Inż. Wigura jeszcze jako student pracował własnymi rękoma przy budowie pierwszego samolotu turystycznego inż. Drzewieckiego. W r. 1925 konstruuje wraz z inż. Rogalskim pierwszy swój samolot R. W. W rok później, pracują już w trójkę, t. zn. Rogalski, Wigura i Drzewiecki i budują kolejno typy R. W. D. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.

Śmierć oderwała go od projektów konstrukcji nowego RWD., t. j. R.W.D. 8.

Konstrukcje R. W. D. rozpoczęły nadzwyczaj intensywny okres rozwoju lotnictwa sportowego polskiego, osiągając szczytowy swój punkt w tegorocznych zawodach Challange'u. Inżynier Wigura niezależnie od swych prac konstruktora, pełnił od dwuch lat funkcje wykładowcy w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej w Warszawie, oraz obowiązki asystenta przy Katedrze Budowy Płatowców Pol. Warsz. Swą ujmującą powierzchownością i zaletami swego charakteru, tudzież niezwykle ujmującem obejściem zdobywał sobie wszędzie szczerą sympatję i szacunek.

* * *

Życie Ich — jakże krótkie! — cechowała nadewszystko praca, a wypełniała walka. Walka o każdą piędź drogi ku osiągnięciu światowego poziomu naszego lotnictwa. Zapał i umiłowanie idei lotniczej, prawość i dzielność zdobiąca Ich piękne i bogate dusze — wsparte o szeroką wiedzę lotniczą i wysokie poczucie obowiązku, a wiedzione niezłomną wolą służenia Ojczyźnie — sprawiły, że danem Im było osiągnąć wyżyny świetnego lotniczego triumfu.

Gdy śmierć przecięła Ich dalsze, z taką śmiałością kreślone szlaki, pomnik zasług i cnót tych Bojowników, blaskiem swym nadługo oświecać będzie pokoleniom współczesnym i przyszłym drogę pochodu ku nowym zdobyczom polskiego lotnictwa.....

AEROKLUB RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

RADA NACZELNA ZARZĄD GŁÓWNY i KOMISJA SPORTOWA

KOMISJA LOTNICTWA SPORTOWEGO

POLSKI KOMITET SZYBOWCOWY

LIGA • OBRONY
POWIETRZNEJ • I • PRZECIWGAZOWEJ
BIULETYN

ZARZĄD GŁÓWNY

KONDOLENCJE

Z powodu tragicznej śmierci bohaterskich lotników ś. p. por.-pil. Franciszka Żwirki i ś. p. inż. Stanisława Wigury, Zarząd Główny L. O. P. P. otrzymał szereg pism i depesz kondolencyjnych, a m. in. od b. vice-prezesa Zarządu Głównego L. O. P. P. posła Alfreda Birkenmayera:

„Toruń 12.9.1932 r. Jako były vice-prezes L. O. P. P. łączę się z Wami całem sercem w Waszym bólu i żałobie po tak ciężkiej stracie, jaką poniosła nasza wspólna idea".

(—) *Poseł Birkenmayer*

„Przejęci do głębi serca tragiczną śmiercią chluby polskiego lotnictwa por. Żwirki i inż. Wigury, wyrażamy nasze najserdeczniejsze współczucie".

(—) *Koło L. O. P. P. Sieradz*

„Ślemy wyrazy głębokiego współczucia i żalu z powodu tragicznej śmierci bohatera por. Żwirki i konstruktora inż. Wigury".

(—) *Zarząd Koła L.O.P.P. Nr. 2 Biołobrzegi*

„Wyrazy najgłębszego współczucia po stracie bohaterów lotnictwa polskiego por. Żwirki i inż. Wigury składa

(—) *Koło L. O. P. P. Wróblew Sieradzki*".

„Wyrazy głębokiego współczucia z powodu tragicznego zgonu por. Żwirki i inż. Wigury przesyła

(—) *Zarząd L.O.P.P. Zduńska Wola*".

Zarząd Główny L. O. P. P. otrzymał poniższe pismo, które jako cenny dokument chwili drukujemy w całości. Widać z tej skromnej pocztówki, że wśród tych, którzy w codziennej znojnej pracy nie mogą, zda się, wybiec myślą poza krąg zabiegów o kawałek chleba, tli iskra wyższych porywów, cichy lecz gorący patryjotyzm i głębokie zrozumienie najpilniejszych potrzeb Ojczyzny. Czyn Żwirki i Wigury rozdmuchał tę iskrę w płomień, który oby palił się długo...

Do
SZ. ZARZĄDU L. O. P. P.
W WARSZAWIE

Jako obywatel drogiej mi nadewszystko Ojczyzny, uradowany wielkiem zwycięstwem naszego lotnika por. Żwirki, która to radość przemieniła się tak szybko w żałobę nie do opisania i wprost nie do przetrzymania, bólu serca, proszę uprzejmie o zapisanie mnie na członka L. O. P. P. Składkę za wrzesień przesyłam dziś, na konto P.K.O. Nr. 7860. Nadmieniam Szan. Zarządowi, że ilekroć otrzymuję jako pocztyljon do sprzedaży nalepki na L. O. P. P., zawsze dokładam i dołożę wszelkich sił, aby wszystkie rozsprzedać. Lotnictwo nasze jest dla mnie wielkiem dziełem i ile sił mi starczy, będę pracował dla instytucji wszędzie i na każdym kroku. Uważam, że dziś w całej Ojczyźnie naszej nie powinno zbraknąć ani jednej obywatelki i obywatela, któryby nie należał do szeregów chlubnego Lotnictwa Polskiego. Z całego serca życzę, aby lotnictwo nasze pomne na czyny i poświęcenie ś. p. por. Żwirki, jak najprędzej znalazło Jego godnych następców, którzyby jak On przynieśli Ojczyźnie naszej chwałę i Cześć.

T. Sawicki
st. poczt. U. P. Mława

WYDAWNICTWO PROPAGANDOWE L.O.P.P. DLA DUCHOWIEŃSTWA

Staraniem Zarządu Gł. L. O. P. P. ukaże się drukiem brosura p. t. „L. O. P. P. do Polskiego Duchowieństwa Katolickiego". Broszura zawiera między innemi przedmowę JE. ks. kardynała Hlonda oraz wzorowe kazanie o L. O. P. P.

Wydawnictwo to przeznaczone jest dla wszystkich księży, zakonników, zakonnic, seminarzystów duchownych na terenie całej Rzeczypospolitej i będzie bezpłatnie rozdana przez Komit. Wojewódzkie, które już zgłaszają liczne zapotrzebowania. Broszura pierwsza tego rodzaju ułatwia kontakt L. O. P. P. z duchowieństwem i prowadzenie przez duchowieństwo tak ważnej dla Państwa propagandy silnego lotnictwa i obrony przeciwlotniczo-gazowej.

NOWY WAGON OBRONY PRZECIWGAZOWEJ L. O. P. P.

Ponieważ dotychczasowy propagandowy wagon o. p. g. Zarządu Głównego L. O. P. P. nie nadawał się całkowicie do prowadzenia akcji propagandowej, Zarząd Główny L. O. P. P. poczynił starania w Ministerstwie Komunikacji, które przydzieliło L. O. P. P. wagon pulmanowski, posiadający komorę gazową i kabinę filmową. Wagon po dokonaniu remontu i wyposażeniu będzie oddany do dyspozycji Komitetów Wojewódzkich.

WYŻSZY CENTRALNY KURS INSTRUKTORÓW MODELARSTWA LOTNICZEGO.

W roku bieżącym Zarząd Główny zamierza zorganizować dalszy IV-y z rzędu kurs centralny dla instruktorów modelarstwa lotniczego i nauczycieli robót ręcznych przy Państwowym Instytucie Robót Ręcznych w Warszawie.

Kurs rozpocznie się we wrześniu. Dla orjentacji Zarząd Główny podaje, że kandydatów delegują odnośne Kuratorja, a Zarząd Główny jedynie wykorzystuje roczny pobyt nauczycieli w Instytucie.

OŚRODEK PROPAGANDOWY L. O. P. P. W WARSZAWIE. UROCZYSTE POŚWIĘCENIE I OTWARCIE.

W dniu 13 b. m. o godz. 12 w południe odbyło się w Warszawie uroczyste poświęcenie i otwarcie „Ośrodka propagandowego L. O. P. P.". Uroczystość zaszczycili swoją obecnością pp.: Prezes Rady Głównej L. O. P. P. wiceminister spraw wewn. Korsak, wicemin. pracy i op. społ. dr. Piestrzyński, wicemin. komunikacji inż.Czapski, prezes Dyr. Kolej. L. O. P. P. w Warszawie inż. Zienkiewicz, wiceprezes prof. dr. Huber, przedstawiciele Polskiego Czerwonego Krzyża, Straży Pożarnych, prasy i t. d. Władze L. O. P. P. reprezentowali: prezes Zarz. Gł. dr. Z. Martynowicz, wiceprezes poseł Starzak, i sekretarz Myśliński. Ponadto na uroczystość przybyli prezesi Wojewódzkich Komitetów L. O. P. P. w Kielcach i Radomiu pp.: Kroebl, sędzia Falkiewicz i szereg gości.

Poświęcenia „Ośrodka" dokonał proboszcz parafji św. Krzyża ks. Lorek, który wygłosił okolicznościowe słowo Boże. Następnie przemawiał prezes Zarządu Gł. dr. Z. Martynowicz, kreśląc w krótkich słowach historję rozwoju L. O. P. P. i wyniki jej prac. Po przemówieniu nastąpiło wpisywanie się uczestników uroczystości do księgi pamiątkowej.

Nowootwarty „Ośrodek" jest jedną z pierwszych tego rodzaju placówek nietylko w Polsce, ale i zagranicą. „Ośrodek" przeznaczony jest wyłącznie dla ludności cywilnej, która zupełnie bezpłatnie oglądać będzie mogła ciekawe eksponaty z dziedziny lotnictwa oraz obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej. „Ośrodek" otwarty będzie od godz. 8 do 20 bez przerwy. W godzinach wieczornych na ekranie, umieszczonym w oknie wystawowem od ulicy, wyświetlane będą specjalne filmy propagandowe i wyszkoleniowe.

Należy mniemać, że otwarcie tej nowej instytucji propagandowej w dużym stopniu przyczyni się do spopularyzowania idei obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej.

POLSKIE LINJE LOTNICZE „LOT"

ZARZĄD: Warszawa, Marszałkowska 138, tel. 547-60.

ROZKŁAD LOTÓW

Ważny od 1 października 1932 r. do 28 lutego 1933 r.

Czas środkowo-europejski

Samoloty kursują: w poniedz środy piątki	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	KIERUNEK	Samoloty kursują: we wtorki czwartki soboty	Samoloty kursują: w poniedz. środy piątki
	o. 9.00 p. 11.00 o. 11.20 p. 12.30	Warszawa Bydgoszcz Bydgoszcz Gdańsk, Gdynia		p. 12.30 o 10.30 p. 10.10 o. 9.00
	o. 12.40 p. 14.50	Warszawa Poznań	p. 11.10 o. 9.00	
	o. 13.00 p. 15.00	Warszawa Katowice		p. 10.45 o. 8.45
o. 9.15 p. 12.00		Warszawa Wilno	p. 12.00 o. 9.15	
o. 8.30 p. 10.20 o. 10.45 p. 11.25 o. 11.55 p. 13.40 o 14.00 p. 15.00		Warszawa Kraków Kraków Katowice Katowice Brno Brno Wiedeń	p. 15.00 o. 13.10 p. 12.45 o. 12.05 p. 11.35 o. 9.50 p. 9.30 o. 8.30	
o. 9.30 p. 12.00	o. 9.15** p. 11.00** o. 11.30** p. 15.00**	Warszawa Lwów Lwów Czerniowce Czerniowce Bukareszt	p. 13.45* o. 12.00* p. 11.30* o. 8.00*	p. 12.00 o. 9.30

OBJAŚNIENIE ZNAKÓW: o. — odlot, p. — przylot.
* — samoloty kursują tylko we wtorki,
** — „ „ „ w soboty.

poniedziałki, środy, piątki lundis, mercredis, vendredis Godzina: Heure:	Kierunek: Direction:	wtorki, czwartki, soboty mardis, jeudis, samedis Godzina: Heure:
7.20 o	Warszawa	o. 18 10
9.55 p.	Wilno	p. 15.35
10.25 o.	Wilno	o. 15.05
(14 00*) 13.00 p.	Riga	p. 12.30 (13.30*)
(14 30*) 15 30 o.	Riga	o. 12.00 (13.00*)
(16.20*) 15.20 p.	Tallinn	p. 10.10 (11.10*)

W Tallinnie połączenie lotnicze z Helsinki
A Tallinn correspondence aérienne avec Helsinki.
o = odlot, départ
p = przylot, arrivee
*) czas wschodnio-europejski
*) heure de l'Europe Orientale

Druk. Zw. Prac. Adm. Gm., W-wa, Pl. Krasińskich 6, tel. 11-44-04